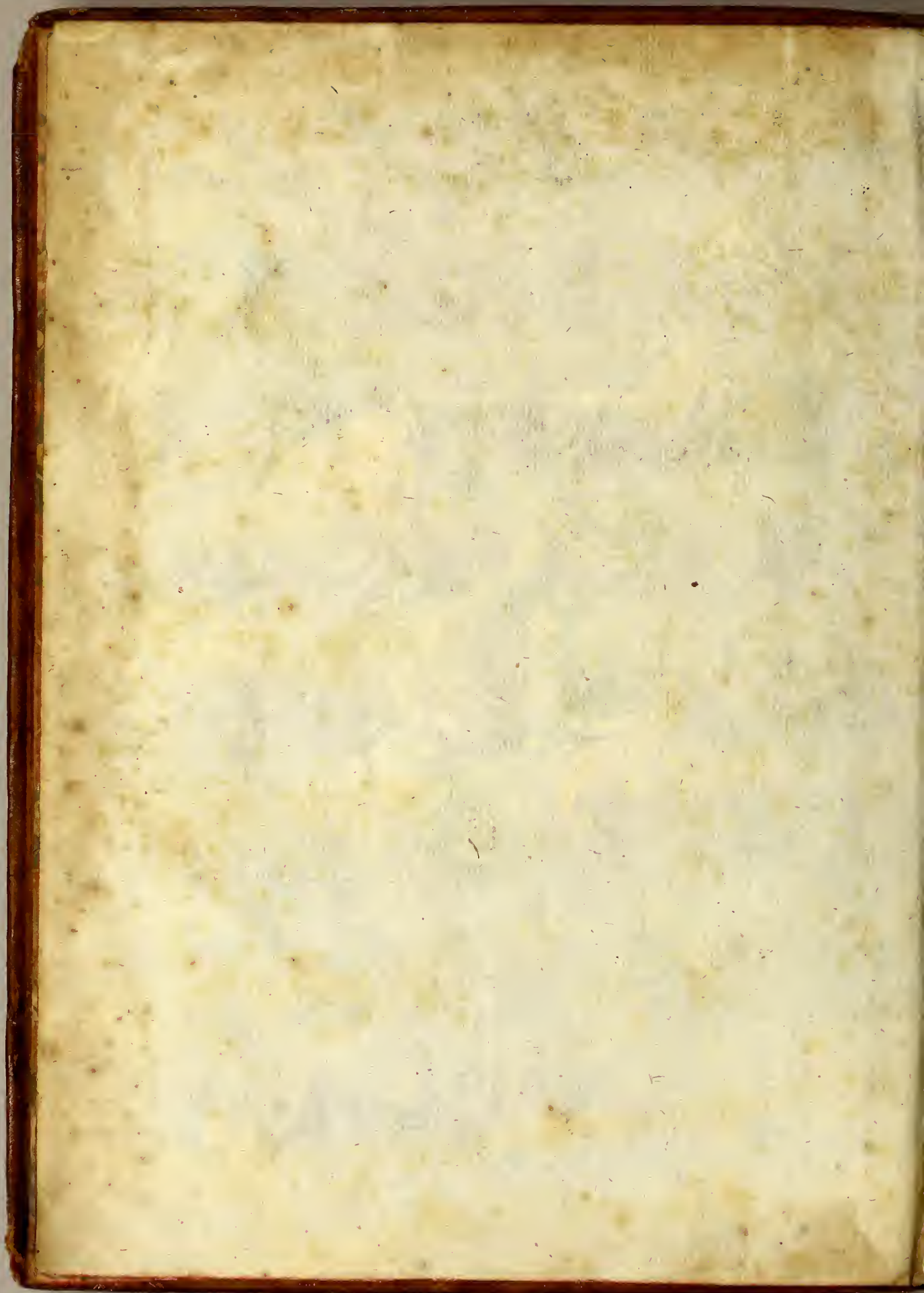




John Carter Brown
Library
Brown University

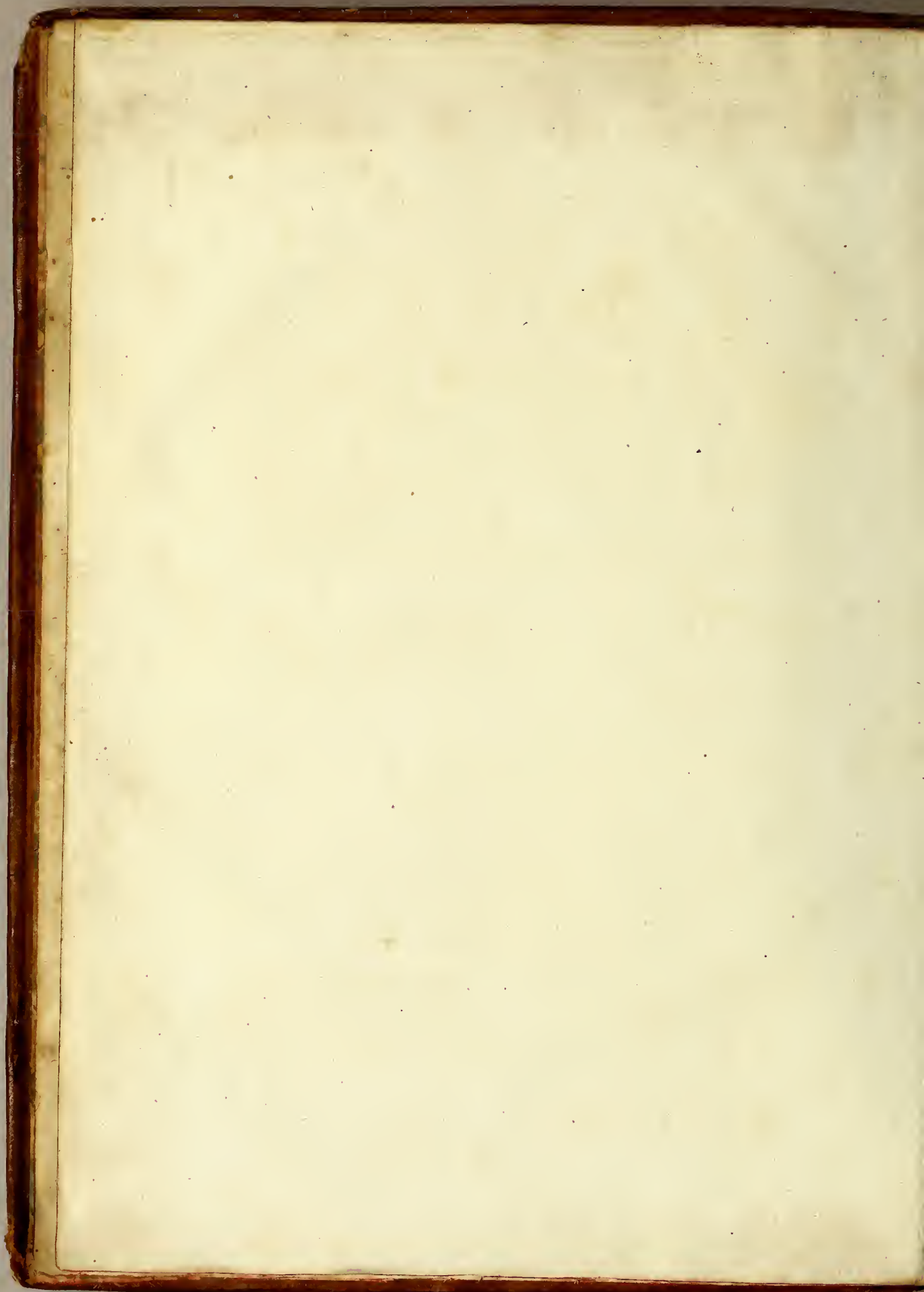




1827. A. Fremery.

1840 - Horson

1857 - Le Blond.



NOUVEAU
COMMENTAIRE
SUR L'ORDONNANCE
DE LA MARINE,
DU MOIS D'AOUT^A 1681.



NOUVEAU
COMMENTAIRE
SUR L'ORDONNANCE
DE LA MARINE
DE MORS BOUT 1785



NOUVEAU
COMMENTAIRE
SUR L'ORDONNANCE
DE LA MARINE,
DU MOIS D'AÔ^UT 1681.

Où se trouve la Conférence des anciennes Ordonnances, des Us & Coutumes de la Mer, tant du Royaume que des Pays étrangers, & des nouveaux Réglemens concernans la Navigation & le Commerce maritime.

Avec des Explications prises de l'esprit du Texte, de l'Usage, des Décisions des Tribunaux & des meilleurs Auteurs qui ont écrit sur la Jurisprudence nautique.

Et des Notes historiques & critiques, tirées de la plupart des divers Recueils de Manuscrits conservés dans les dépôts publics.

Dédié à S. A. S. Mgr. le Duc de PENTHIEVRE,
Amiral de France.

Par M. RENÉ-JOSUÉ VALIN, Avocat & Procureur du Roi
au Siege de l'Amirauté de la Rochelle.

T O M E P R E M I E R.



A L A R O C H E L L E,

Chez JERÔME LEGIER, Imprimeur du Roi, au Cantón des Flamands,

M. D C C. L X V I.

AVEC APPROBATION ET PRIVILEGE DU ROI.

NOUVEAU
COMMENTAIRE
DE LA MANIÈRE
DE MOURIR

Il est de la nature de l'homme de se préoccuper de la mort, et de chercher à savoir ce qui l'attend après la vie. Cette question a été l'objet de nombreuses spéculations philosophiques et religieuses. Les uns ont soutenu que la vie est une simple illusion, et que la mort est le véritable repos. D'autres ont cru à une vie après la mort, et à une punition ou à une récompense. Les uns ont cherché à se préparer à la mort par la méditation et la prière, tandis que d'autres ont préféré se distraire et oublier la mort.



Il est de la nature de l'homme de se préoccuper de la mort, et de chercher à savoir ce qui l'attend après la vie. Cette question a été l'objet de nombreuses spéculations philosophiques et religieuses. Les uns ont soutenu que la vie est une simple illusion, et que la mort est le véritable repos. D'autres ont cru à une vie après la mort, et à une punition ou à une récompense. Les uns ont cherché à se préparer à la mort par la méditation et la prière, tandis que d'autres ont préféré se distraire et oublier la mort.

REVUE



A SON ALTESSE SÉRÉNISSIME
MONSEIGNEUR
LOUIS-JEAN-MARIE DE BOURBON,
DUC DE PENTHIEVRE,
AMIRAL DE FRANCE,

*Gouverneur & Lieutenant Général pour le Roi en sa
Province de Bretagne.*



ONSEIGNEUR,

CET Ouvrage, que VOTRE ALTESSE SERENISSIME
a bien voulu me permettre de lui dédier, ne pouvoit voir le
jour sous de plus heureux auspices.

E P I T R E.

Toute la France, MONSEIGNEUR, après avoir admiré en vous, cette grandeur d'ame qui caractérise le héros; cet amour actif de l'ordre, tempéré par une bonté généreuse & compatissante; cette attention singulière à soumettre au devoir, bien plus par l'attrait des récompenses que par la crainte des peines; & toutes ces vertus aimables qui vous ont rendu les délices d'une grande Province confiée à votre administration; vous voit encore ajouter à toutes ces qualités héroïques & bienfaisantes, le sceau qui en garantit la durée: je veux dire l'empreinte respectable d'une piété tendre, éclairée & constamment soutenue: exemple aussi rare que consolant pour la religion, dans ce siècle malheureux, où une orgueilleuse Philosophie fait tous ses efforts, pour en obscurcir les principes.

La Nation, MONSEIGNEUR, qui dans VOTRE ALTESSE SERENISSIME, reconnoît avec complaisance le modele d'un Prince accompli, de quel œil auroit-elle vu paroître, sous un autre nom que le vôtre, un ouvrage qui, à tous égards appartient à VOTRE ALTESSE SERENISSIME.

En effet tout s'y rapporte à l'éminente charge d'Amiral, soit dans ce qui regarde directement les droits de l'Amiral

E P I T R E.

qui en sont l'objet en tant d'endroits ; soit en ce qui concerne la police maritime dont la direction lui est attribuée par le titre de sa haute justice sur la mer & ses dépendances ; soit enfin dans la partie destinée à la Jurisprudence , puisque ce sont des matieres soumises à sa juridiction.

Un Commentaire qui a pour but , l'interprétation de cette Ordonnance dans toutes ses dispositions , étoit donc MONSEIGNEUR essentiellement réservé à VOTRE ALTESSE SERENISSIME ; mais si je n'ai pas eu en cela , le mérite d'un hommage libre , je n'en ressens que plus vivement le prix de la faveur qu'elle m'a faite , en l'acceptant avec cette bonté qui lui est si naturelle.

Il ne manqueroit rien , MONSEIGNEUR , à ma satisfaction , si elle n'étoit un peu troublée par la crainte que mon ouvrage , ne soit pas jugé digne de paroître sous un aussi grand nom , & qu'on ne trouve peut-être , dans l'auteur , d'autre mérite que celui d'avoir montré beaucoup de zèle pour les intérêts de VOTRE ALTESSE SERENISSIME.

On applaudira sans doute à ce zèle qui me l'a fait entreprendre ; mais en louant le motif , on ne m'en accuseroit

E P I T R E.

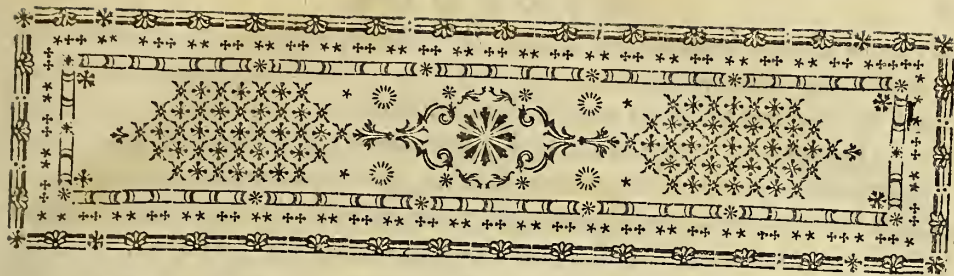
*pas moins de témérité, si j'étois resté trop au-dessous de mon
sujet, & si, dans l'exécution, l'on désiroit plus d'intelligence,
de correction & d'exaëtitude.*

Je suis avec le plus profond respect,

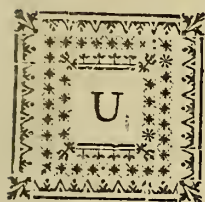
MONSEIGNEUR,

DE VOTRE ALTESSE SERENISSIME,

**Le très-humble & très-obéissant
serviteur, VALIN.**



P R É F A C E.



UN Commentaire sur l'Ordonnance de la Marine, est un de ces projets hardis dont le succès peut seul justifier l'entreprise.

L'auteur des notes * sur cette Ordonnance, loin d'en avoir compris la difficulté, ne l'a pas même soupçonnée, & j'avoue qu'elle ne m'a été bien connue que lorsqu'il n'étoit plus temps de reculer.

Le dégoût que j'avois éprouvé toutes les fois que j'avois consulté ces notes, où non-seulement je n'avois rien trouvé qui pût servir à mon instruction; mais encore où je ne voyois qu'un assemblage difforme d'erreurs & d'inutilités, m'inspira d'abord le dessein de ce Commentaire.

Il me parut qu'il étoit aisé de faire quelque chose de mieux; c'en fut assez pour me faire mettre la main à l'œuvre, sans faire attention que dans une entreprise de ce genre, le travail augmente toujours à mesure qu'on s'y engage.

Mon premier dessein se bornoit donc à des observations sommaires sur chaque article de l'Ordonnance, sans autre objet que celui d'expliquer simplement les articles qui pouvoient avoir besoin d'interprétation; de concilier ceux qui semblent en contradiction avec d'autres; de discuter enfin certains points résolus dans quelques-uns, d'une manière qui ne paroît pas s'assortir naturellement avec les principes généraux de la matière.

Je n'allois pas plus loin, & suivant ce projet simple, l'ouvrage ne devoit pas être de longue haleine, quoiqu'il n'en exigeât pas moins

* Imprimées in-4°. en 1714 à Paris, chez Guillaume Cavelier & Charles Osmont; in-8°. en 1715 chez le même Charles Osmont, & réimprimées tant in-12. qu'en in-8°. en 1737, 1747 & 1749, sans aucune addition ni correction, & en dernier lieu chez la veuve Saugrain & Pierre Prault, in-12. en 1756.

d'attention par sa brièveté même. Il n'étoit question, ni de remonter aux sources dans lesquelles ont puisé les rédacteurs de notre Ordonnance, ni d'entrer dans aucun détail historique & politique de ce qui avoit été pratiqué avant cette Ordonnance, aussi-bien que des prodigieux changemens intervenus depuis, principalement en ce qui concerne l'ordre de la police maritime, les devoirs & les obligations des négocians armateurs, des capitaines & autres gens de mer.

Mais je ne fus pas long-temps à m'apercevoir qu'un ouvrage ainsi restreint, ne mériterait pas le nom de Commentaire. Il fallut donc viser à quelque chose de plus; & ce fut alors que je commençai à entrevoir les difficultés de mon nouveau plan.

Les secours ne me manquoient pas étant à portée de fouiller dans le dépôt du greffe de l'Amirauté; mais par là même qu'ils étoient trop abondans, j'en étois surchargé. Je n'avois pas imaginé jusques-là, la multitude prodigieuse d'Ordonnances, Edits, Déclarations, Arrêts du Conseil, Réglemens, Mémoires & autres pièces antérieures & postérieures à notre Ordonnance, & toutes relatives aux sujets qui y sont traités.

C'est ce cahos qu'il a fallu débrouiller pour marquer épisodiquement en forme d'abrégé historique, les variations trop fréquentes de ces Réglemens, leurs dissonances, leurs contradictions, l'extension des uns, les dérogations & les modifications des autres.

Tout ce qui appartient d'ailleurs à un sujet ne tomboit pas d'abord sous la main; il falloit même employer souvent des secours étrangers: d'où il arrivoit, qu'après avoir traité des objets que je croyois à demeure, c'étoit à recommencer ou à reprendre sous-œuvre.

Ce n'étoit pourtant encore là que le travail rebutant d'un compilateur ou d'un faiseur de recherches. La partie la plus délicate & en même-temps la plus dangereuse, étoit celle de la Jurisprudence maritime; étude tellement négligée par nos auteurs François, que Cleirac est le seul qui nous en ait tracé quelques règles pratiques, tandis que les Anglois, les Allemands, les habitans des côtes de la mer du Nord & de la Baltique, les Espagnols & les Italiens sur-tout, y ont fait de si grands progrès.

La matière des contrats maritimes ayant ainsi été abandonnée anciennement en France, il est bien étonnant, qu'il s'y soit trouvé tout-à-coup, des Jurisconsultes en état de former ce corps de doctrine, suivi, précis, lumineux même malgré l'immensité de sa profondeur, que l'on ne peut se lasser d'admirer dans notre Ordonnance.

Elle est sans contredit la plus belle de toutes celles de Louis XIV,

qui pourtant avoit déjà mérité le titre de législateur de la France, à la faveur des Ordonnances de 1667, 1669, 1670 & 1673 qu'il avoit publiées pour réformer l'administration de la justice, tant au civil qu'au criminel, & fixer la Jurisprudence sur la matiere des eaux & forêts, aussi-bien que du commerce de terre.

Mais son chef-d'œuvre dans le genre législatif, étoit réservé pour la Jurisprudence maritime, jusques-là inconnue dans le Royaume. Je ne crains point que ceux qui sont en état de juger des beautés de cette Ordonnance, soient tentés de me faire le reproche de tomber dans le défaut des panégyristes, encore moins ceux d'entr'eux qui seront instruits de l'état où notre marine, notre navigation, notre commerce sur mer, & par conséquent notre Jurisprudence nautique, au commencement du regne de ce grand Prince.

Pacificateur de l'Europe, après avoir créé la marine qu'il avoit déjà mise dans un état de splendeur, qui répondoit à l'étendue de sa puissance, & après tant d'établissmens faits par ses ordres pour faire fleurir le commerce maritime & la navigation de ses sujets; il ne lui restoit plus qu'à affermir par de bonnes loix ce qu'il avoit formé par sa sagesse & soutenu par la force de ses armes; il falloit en un mot une Ordonnance de la marine qui fût digne de lui.

Le succès répondit à ses vœux & à ses soins. L'administration fut universelle, à la vue d'une Ordonnance si belle dans sa distribution économique, si sage dans sa police générale & particuliere, si exacte dans ses décisions; si savante enfin que dans la partie du droit, elle présente autant de traités abrégés de Jurisprudence qu'il y a de sujets qui en sont l'objet.

Disons tout; elle est telle que les nations les plus jalouses de notre gloire, déposant leurs préjugés, leurs haines même, l'ont adoptée à l'envi comme un monument éternel de sagesse & d'intelligence.

Nos anciennes Ordonnances ne contenoient qu'un certain nombre de Réglemens sur la police maritime, qui ne suffisoient pas à beaucoup près, pour le maintien du bon ordre. Il falloit donc suppléer à leur peu d'étendue, par de nouveaux Réglemens, & en écartant ce que les anciens avoient de défectueux, perfectionner ce qu'ils renfermoient d'utile.

Quelle étendue de connoissances, qu'elle combinaison d'idées, quel discernement, & quelle profondeur de vues ne falloit-il donc pas pour la formation & l'exécution d'un plan, où il s'agissoit de saisir tout ce qui convenoit au bon ordre de la police, & en faire la distribution la plus naturelle & la plus exacte!

La partie de la Jurisprudence étoit encore plus difficile à remplir. Nos anciennes Ordonnances l'avoient totalement négligée, & les loix Rhodiennes de même que celles du droit Romain ne fournissant que fort peu de secours, on étoit réduit à puiser dans les usages maritimes établis chez les différentes nations; & pour le faire avec fruit, il falloit prendre parti au milieu de la contrariété de leurs pratiques, retrancher ce qu'il y avoit d'imparfait, éclaircir ce qui étoit obscur, adapter à nos mœurs ce qu'il y avoit de bon, ajouter ce qui avoit échappé à la prévoyance des premiers fondateurs du droit maritime.

Il n'y avoit assurément que des génies nés pour la législation qui pussent en pareilles circonstances produire cet admirable corps de doctrine.

Combien ne seroit-il pas à souhaiter que nous pussions payer à la mémoire des rédacteurs de cette précieuse collection, le tribut de louanges, d'estime & de respect qu'ils ont mérité à si juste titre? Mais par une fatalité inconcevable, les noms de ces grands hommes ne sont pas parvenus jusqu'à nous. On connoît ceux qui ont rédigé les Ordonnances antérieures; & l'ouvrage de ceux-ci, quoique d'un mérite de beaucoup supérieur n'a pu les sauver de l'oubli.

Si l'on en croit l'auteur du mémoire imprimé pour la chambre d'assurance de Paris, en 1751 (pag. 44,) » cette Ordonnance a été » formée sur la Jurisprudence générale de l'Europe; à l'effet de quoi » il fut fait, dans tous les ports de notre continent, des informations » qui ont coûté des trésors immenses ».

On lui demanderoit volontiers la preuve de ce fait, en même-temps qu'on avoue avec lui, qu'il n'y avoit que des Commissaires d'une expérience consommée & parfaitement versés dans la connoissance du droit maritime, qui pussent dresser une Ordonnance devenue dans l'instant la loi universelle du commerce maritime des nations.

Dans le recueil des piéces concernant la compétence de l'Amirauté de France, imprimé à Paris, chez d'Houry en 1759, on trouve au bas de la page cent quarante, une note qui porte que c'est M. le Vayer de Boutigny, Maître des Requêtes, qui a été le rédacteur de cette Ordonnance.

Frappé de cette anecdote qui avoit échappé à toutes mes recherches, j'ai voulu savoir sur quoi elle étoit appuyée; & la réponse que j'ai reçue ne m'a pas plus satisfait que je ne l'ai été d'une autre anecdote, qui attribue ce bel ouvrage à un Avocat, que l'on ne nomme point; mais dont on rapporte cette singularité; savoir que Louis XIV, lui ayant donné pour récompense une charge de Maître des Requêtes,

il avoit dans la suite été obligé de s'en défaire , ses facultés ne lui permettant pas de soutenir un tel état.

S'il m'est permis de hasarder mes conjectures sur la rédaction de notre Ordonnance , j'observerai que parmi les manuscrits de la Bibliothèque de M^{gr}. le Duc de Penthièvre , manuscrits que S. A. S. a eu la bonté de me faire communiquer , il y a dans le registre numéroté 848 , une savante , curieuse & vaste compilation des loix anciennes maritimes ; c'est-à-dire , des Loix Rhodiennes & Romaines ; du Consulat & des Us & Coutumes de la mer , des Ordonnances de Charles-Quint & de Philippe II. Rois d'Espagne , des jugemens d'Oleron , des Ordonnances de Wisbuy & de la Hanse Teutonique , des assurances d'Anvers & d'Amsterdam , du Guidon de la mer ; des projets d'Edits & Réglemens dressés par ordre du Cardinal de Richelieu , enfin de nos Ordonnances jusqu'à 1660 ; le tout conféré ensemble , avec l'avis de plusieurs auteurs & distribué en différens titres.

Il me paroît assez vraisemblable que cette riche collection faite par un très-habile homme , a servi à former notre Ordonnance. Du moins est-il vrai qu'elle a été faite dans cette vue , puisqu'en quelques endroits on y rejette certaines observations , en disant , » qu'elles ne sont » pas de nature à entrer dans une Ordonnance & à en faire le sujet ».

Il y a apparence aussi que les mémoires que prit M. Henri Lambert , Chevalier Seigneur d'Herbigny , Marquis de Thibouville ; en faisant la visite des ports du Royaume situés sur la mer du Ponant , ont fait partie des matériaux de cette même Ordonnance , non-seulement quant à la police , ce qui est plus que vraisemblable ; mais encore pour la partie de la Jurisprudence.

On en peut juger par l'instruction que lui donna Louis XIV, pour cette visite générale des ports le premier Janvier 1671.

M. d'Herbigny , y est déclaré Conseiller d'Etat , Maître des Requêtes ordinaires de l'Hôtel , Commissaire pour la visite des ports & havres du Ponant.

Le Roi se proposant d'être informé , » non-seulement de l'état des » ports de son Royaume ; mais encore de tout ce qui concernoit la » justice de l'Amirauté , pour régler & en retrancher les abus , & » composer ensuite un corps d'Ordonnances pour en établir la Jurisprudence , en sorte que ses sujets navigateurs & négocians sur mer , » pussent être assurés que la justice leur seroit exactement rendue , » chargea ce Magistrat de faire attention dans sa visite , principalement à deux objets , l'un consistant » à examiner & connoître , la Jurisprudence , les Statuts , Réglemens , Ordonnances & Arrêts dont les

» Officiers de l'Amirauté s'étoient servis jusqu'alors ; l'autre à recon-
» noître les ports & rades , & entrées des rivières capables de servir
» de retraite aux vaisseaux & autres bâtimens de mer.

Par rapport au premier objet, il étoit chargé de s'informer avec
soin » de la Jurisprudence de chaque siege d'Amirauté, d'en remar-
» quer les défauts, & d'envoyer son avis sur ce sujet aux Commis-
» saires qui seroient établis par Sa Majesté, pour en décider, & for-
» mer ensuite un corps d'Ordonnances complet, qui pût servir à l'a-
» venir aux officiers de l'Amirauté, sans avoir recours aux Ordon-
» nances étrangères qui leur avoient servi jusques-là ».

Il devoit à cette fin, dans chaque siege, s'adresser à l'Officier qui
lui paroîtroit le plus expérimenté dans ces matieres, & en attendant
l'Ordonnance, il étoit autorisé à faire les Réglemens provisoires qu'il
jugeroit convenables.

Pour le second objet, il devoit prendre l'avis de tous les vieux pi-
lotes & autres gens entendus au fait de la marine & de la naviga-
tion, au sujet de l'entrée des havres, des difficultés qui s'y rencontre-
roient. & des moyens d'y remédier ; demander des mémoires pour
la meilleure maniere de pourvoir au délestage des vaisseaux, établir
des pilotes-côtiers, veiller à ce qu'il y eût un maître d'hydrographie
dans les lieux convenables, &c.

C'étoient là sans doute de grandes avances : mais eu égard à ce
qui restoit à faire, la gloire des rédacteurs doit toujours paroître la
même.

On s'est plaint que leurs décisions étoient trop laconiques, & qu'ils
n'avoient pas prévu assez de cas. Le premier reproche, dès qu'il ne
tombe pas sur la clarté, fait précisément leur éloge ; car après l'équi-
té, le mérite de la loi est d'être claire en peu de mots.

Le second n'est pas mieux fondé. Ce qu'on exige d'une Ordonnan-
ce, où des points de droit sont traités, c'est que les grands principes
y soient présentés, accompagnés de décisions cardinales, d'où l'on
puisse tirer la solution du plus grand nombre des cas particuliers. Or
c'est une prérogative que l'on ne peut refuser à notre Ordonnance ; &
cela mérite d'autant plus d'attention, que, non-seulement dans ce
temps-là, il falloit créer pour ainsi dire la Jurisprudence nautique ;
mais encore, que quoique le commerce sur mer, prodigieusement
augmenté depuis, ait fait naître une grande quantité d'especes parti-
culieres, il n'a fallu pour les décider, que faire une juste application
des regles générales qui y sont établies, sans avoir eu besoin de nou-
velles loix. Car il est à observer que de tant de changemens qui ont

été faits à notre Ordonnance, il n'en est aucun qui sorte de la sphere de la police, matiere de sa nature sujette à variation suivant les circonstances; il n'en est aucun, dis-je, qui ait trait à la Jurisprudence, tant il est vrai que la stabilité d'une loi dépend de la justesse & de la fécondité des principes qu'elle a consacrés.

Et c'est cette même fécondité des principes qui augmente les difficultés d'un Commentaire, où il s'agit de rendre par-tout raison de la loi, & d'indiquer le plus qu'il se peut, sans affectation toutefois & sans prolixité, les conséquences qui en doivent résulter naturellement.

Pour cela il faut bien prendre le sens & l'esprit de la loi, sur-tout bien saisir les principes de chaque matiere, pour se guider de conséquences en conséquences avec ce fil secourable. Et voilà le labyrinthe de difficultés que je n'ai prévues qu'un peu tard. C'est peut-être parce que d'autres les ont apperçues plutôt, que nous avons été privés jusqu'à présent, d'un Commentaire devenu trop nécessaire, pour n'être pas ardemment souhaité.

Je ne sai ce qui m'a conduit à ces observations; elles m'ont échappé. Je n'ai pas assurément la vanité de croire que j'ai surmonté la moindre partie des difficultés qui ont tant de fois retardé ma course, & jusqu'à me décourager. S'il est vrai que mon ouvrage puisse être de quelque utilité, je n'ai pas prétendu que l'on me tint compte du travail pénible, assidu & opiniâtre qui m'a enfin fait arriver au terme: & si d'un autre côté il donne trop de prise à la censure, mon intention n'a pas été de faire valoir ces mêmes difficultés pour me servir d'excuse. Je n'ignore pas la façon de penser d'un certain public, & qu'il n'y a à attendre de lui ni gratitude ni indulgence. Quelque envie que l'on ait de le servir ou de lui plaire, il reçoit sans reconnaissance, peu inquiet de ce qu'il en a coûté à l'auteur; tandis que censeur inexorable, les moindres fautes l'irritent, sans examiner s'il y a d'ailleurs de quoi les racheter.

Les mêmes sources où les rédacteurs de notre Ordonnance ont puisé leurs décisions, doivent également être recherchées pour en connaître les principes, pénétrer le sens & l'esprit. Sans cela en effet, on ne pourroit qu'errer à l'aventure. Il importe donc de les faire connaître, tant pour la partie du droit public qui, étant consignée dans les archives des greffes, ne peut pas être consultée par tous ceux qui auroient intérêt de s'en instruire, que pour la partie de la Jurisprudence que tout particulier peut aisément se procurer.

Les premieres loix maritimes sont, de l'aveu de tout le monde, les loix Rhodiennes. Selon le Pere Fournier dans son traité d'hydro-

graphie (liv. 5, chap. 4, fol. 189.) Ces loix ont été formées environ le temps que Josaphat regnoit en Judée; c'est-à-dire, 61 ans après Salomon.

Quoiqu'il en soit, c'est-là le berceau de la Jurisprudence nautique. On les trouve ces premières loix dans plusieurs recueils, entr'autres en grec avec la traduction latine, à la tête des observations de Pectius & de Vinnius (*in tit. dig. & cod. ad rem nauticam pertinentes.*) Mais on peut s'en passer au moyen des loix Romaines qui en ont pris l'essentiel, en y ajoutant plusieurs nouvelles décisions répandues dans les titres du droit, *nautæ cautiones*, *de exercitoria actione*, *de lege Rhodia*, *de nautico fœnore*, *pro derelicto*, *de naufragiis*, *de naviculariis*, *de navibus*, *de nautis* & quelques autres; tout cela indépendamment des principes généraux du même droit Romain qui peuvent avoir leur application à divers cas maritimes.

Après les loix Romaines, les plus anciennes, comme les plus fameuses, que l'on connoisse sur le fait de la navigation & du commerce maritime, sont celles comprises dans une collection qui a pour titre, *il consolato del mare*, &c. C'est une compilation des anciennes loix maritimes servant à régler la police de la navigation, & tout ce qui appartenait alors au commerce dans les mers du Levant.

L'original mêlé d'Espagnol, de Catalan & d'Italien, ne m'est point connu; j'en ai seulement vu deux éditions conformes de Venise in-4°. l'une de l'année 1576, l'autre de l'année 1599. Ce ne sont sûrement pas les premières; mais il y a apparence que se sont les bonnes, puisque *Casa Regis*, tom. 3 de ses œuvres, imprimées pareillement à Venise en 1740, en a donné la copie mot à mot, avec des explications en Italien sur chaque chapitre.

François Mayffoni, Docteur ès droits & Avocat au siege de Marseille, en a donné aussi une traduction, sous le titre de *Consulat*; mais en si mauvais François qu'il faut presque toujours recourir à l'Italien pour l'entendre. Il paroît néanmoins dans l'Épître dédicatoire, qu'on lui a l'obligation d'avoir recueilli & mis en ordre ces mêmes loix qui étoient, dit-il, éparfées & mal digérées.

La première édition en a été faite en 1577, avec Privilège d'Henri III. daté du 17 Août 1576, par les soins de Guillaume Giraud, marchand à Marseille.

Cette mauvaise traduction a été réimprimée avec tous ses défauts à Aix en 1635, chez Etienne David.

Il est triste qu'un recueil aussi précieux & aussi utile pour tous ceux qui sont appelés à l'étude des loix maritimes, n'ait pas trouvé jusqu'ici un

un meilleur traducteur. Je connois néanmoins un célèbre Jurisconsulte qui en a commencé une nouvelle traduction, enrichie de notes pour l'intelligence du texte, & d'observations relatives aux dispositions de notre Ordonnance & à l'usage actuel du commerce.

C'est M. Emerigon, Avocat au Parlement d'Aix & Conseiller à l'Amirauté de Marseille, ce savant généreux que le hazard m'a fait connoître, & qui ne fut pas plutôt instruit que je travaillois à un Commentaire sur notre Ordonnance, qu'il m'offrit avec une cordialité & un désintéressement, peut-être sans exemple, tout ce que par une étude assidue & réfléchie, il avoit recueilli de décisions & d'autorités convenables à cet objet.

On conçoit que j'ai dû balancer long-temps à accepter des offres de cette nature. Je ne m'y suis enfin déterminé, que parce qu'il a eu le secret de me persuader, que ce n'étoit que pour son usage particulier, qu'il avoit fait cette riche collection. Il m'en a donc fait passer une copie, dont j'ai fait un tel usage, que presque tout ce que l'on trouvera de bon dans ce Commentaire, quant à la partie de la Jurisprudence, est en quelque sorte, autant son ouvrage que le mien.

Je lui devois ce témoignage public de ma reconnoissance, après la lui avoir tant de fois marquée en particulier, toujours avec un nouveau regret de ne pouvoir répondre par mes expressions à la vivacité des sentimens que m'a inspiré pour jamais, un bienfait aussi noble & aussi gratuit.

Quant à sa traduction du Consulat *, qu'il m'a avoué être fort avancée, envain je l'ai pressé de l'achever; il m'a toujours répondu que les affaires du barreau, dont il est surchargé, ne lui permettoient pas, comme si le service des particuliers devoit l'emporter sur celui du public, à qui tout homme à talens est comptable de beaucoup plus que de ses heures de loisir. Puissé cette nouvelle exhortation, appuyée des vœux de ce même public, le forcer enfin de se rendre.

* En attendant, pour ceux qui ne savent pas assez la langue originale du Consulat, il faut bien qu'ils se contentent de l'ancienne traduction telle qu'elle est, & à ce sujet, il est bon d'avertir que l'ordre des chapitres y est le même que dans l'original, à cela près que les n^{os}. diffèrent depuis le 34^e. de manière que le 34^e. de *il consolato* est le 35^e. de la traduction; ainsi du reste jusqu'au nombre de 43 qui est le 45^e. de la traduction. Cette différence de deux nombres continue ainsi jusqu'au 117^e. qui est le 120 aussi de la traduction; après quoi & jusqu'à la fin, il y a une différence de trois nombres.

De sorte que, pour ne point se méprendre, lorsqu'on voudra vérifier les citations, si par exemple le chapitre 100 est cité & que ce soit celui de la traduction, on le trouvera dans l'original au n^o. 98; & si c'est le nombre 200, ce sera le 197 de l'original; & *vice versa*, si la citation est prise dans l'original, il faudra aller à 2 ou 3 n^{os}. plus bas dans la traduction.

Il y a aussi une petite différence entre les deux éditions de la traduction. Les n^{os}. sont bien les mêmes jusqu'au 203; mais dans la suite, ils diffèrent d'un, à cause que dans l'édition de 1777 on a fait le n^o. 204, ce qui fait que celui qui est marqué du chiffre 205, n'est que le 204 de la dernière édition; ainsi de même jusqu'à la fin, le n^o. 297 qui est le dernier étant le 296 de l'autre édition.

J'ai dit que ces loix du Consulat, sont les plus anciennes que nous ayons depuis les loix Romaines, & cela est vrai; car il paroît, dans la traduction comme dans l'original, qu'elles furent approuvées à Rome dès l'an 1075. Elles le furent ensuite, y est-il dit, dans la ville d'Acre sur le chemin de Jerusalem, par contrat passé le premier jour de Septembre 1102 ou 1111, entre le Roi Louis & le Comte de Toulouse, qui promirent de les faire garder & observer. Mais il y a erreur dans l'une & l'autre date, puisqu'il y est question de Louis VII, & que ce Prince n'arriva en Syrie que vers la fin de 1147, & à Jerusalem qu'au commencement de l'année 1148.

Ces mêmes loix du Consulat furent dans la suite approuvées en 1250 à Paris, par Jean de Beaumont au nom du Roi St. Louis, en présence des Chevaliers Hospitaliers & Templiers, & de l'Amiral du Levant, pour être gardées & observées à jamais. Servin dans ses plaidoyers (pag. 509,) dit que ce fut vers l'année 1231 que le Roi St. Louis, les accorda avec le Comte de Toulouse. Ne feroit-ce point plutôt en 1250 ou 1251 que ces deux Princes étoient dans la Palestine? En un mot ces Ordonnances ou décisions maritimes, furent généralement adoptées par tous les peuples navigateurs. Elles l'avoient déjà été spécialement à Marseille, en l'année 1162.

Si Cleirac a eu tort de supposer plus anciens, les jugemens d'Oleron, d'autant plutôt qu'il les attribue à la Reine Alienor ou Eléonor, à son retour de la Terre-Sainte, de même que Lamare, tr. de la police (tom. 3, liv. 5, tit. 26, chap. 1, fol. 37;) Kuricke ne s'est pas moins trompé, en accordant la prérogative de l'antériorité aux Ordonnances de Wisbuy.

Ce dernier auteur, dans sa préface sur le droit Hanseatique, pour appuyer son assertion que les Ordonnances de Wisbuy ont plus d'ancienneté que les jugemens d'Oleron, ne craint point d'avancer, contre toute vérité, que ces jugemens n'en sont, pour ainsi dire, qu'une copie. A l'égard de la date de 1266, que Cleirac, après Selden, donne à l'édition de ces mêmes jugemens d'Oleron, il l'impugne de faux, & dit que c'est une imagination, personne n'ayant vu cette prétendue édition de 1266, & d'ailleurs, ajoute-t'il, l'imprimerie n'étant pas encore alors en usage. Mais qu'importe que l'imprimerie ne fût pas encore inventée dans ce temps-là? Cela empêche-t'il que ces Réglemens n'eussent été mis au jour, qu'ils ne fussent devenus notoires par leur promulgation, & qu'il n'en eût été tiré plusieurs copies manuscrites?

Pour l'Ordonnance de Wisbuy, dont le même Selden ne fait pas

remonter la date plus haut que l'an 1288, à cause que suivant Olaius Magnus, la ville de Wisbuy ne fut renfermée de murailles qu'en cette année; Kuricke a raison de réfuter cet argument comme ne prouvant point que Wisbuy ne fût pas une ville avant ce temps-là, & d'insinuer ensuite que rien n'empêche qu'elle n'eût fait des loix maritimes long-temps auparavant, puisqu'elle existoit dès l'an 796. A la vérité, ajoute-t'il, elles ne furent pas dès-lors telles qu'on les voit aujourd'hui; mais le fonds étoit le même, & elles ont seulement été augmentées, comme celles de la Hanse Teutonique & autres.

Tout cela peut être vrai, sans qu'il ait eu lieu de conclure que ces Ordonnances de Wisbuy sont plus anciennes que les jugemens d'Oleron, dont l'époque me paroît antérieure même à celle de 1266 qu'il n'a pas voulu admettre.

Ces jugemens sont attribués par Cleirac, pag. 2, édition de 1661) comme je l'ai déjà observé, à la Reine Aliénor ou Eléonor au retour de son voyage de la Terre-Sainte, vraisemblablement après que Louis VII l'eut répudiée, ce qui répond à l'année 1152; & selon lui elle les intitula *Roole d'Oleron*, du nom de son isle bien-aimée. Il ajoute que Richard premier, son fils, surnommé *Cœur de Lion*, à son retour aussi de la Terre-Sainte, y fit des augmentations sous le même titre.

Selden, de son côté dans son traité qui a pour titre *mare clausum, seu de domanio maris*, lib. 2, cap. 24, fol. 427, prétend que ces loix d'Oleron, furent d'abord recueillies & mises en ordre, par l'ayeul d'Edouard premier, qu'ensuite elles furent corrigées, augmentées & publiées en l'isle d'Oleron, par Richard premier à son retour de la Terre-Sainte.

Il ajoute que quelques exemplaires de ces jugemens, supposent qu'ils n'ont été dressés qu'environ 60 ans après Richard; c'est-à-dire, que l'an 1266, sous Henri III. Roi d'Angleterre, âgé lors de 50 ans; mais qu'ils sont constamment d'une date plus ancienne.

Il diffère principalement de Cleirac, en ce qu'il passe sous silence la Reine Eléonor, comme si elle n'avoit eu aucune part à la collection de ces jugemens; & le singulier est qu'il n'en a usé de la sorte que par une affectation puérile. Anglois passionné pour la gloire de son pays, il a cru devoir faire honneur de cette compilation à ses maîtres, après leur avoir ridiculement décerné l'empire des mers. Il en est venu même jusqu'à se prévaloir de cette fausse anecdote que la collection des jugemens d'Oleron est dûe aux soins des Rois d'Angleterre, pour soutenir son orgueilleux système de leur domination sur mer.

Mais ce sont là autant de chimeres.

1°. Où a-t-il pris que ce soit l'ayeul d'Edouard premier qui ait commencé cette collection ? Comment cela se pourroit-il même , puisque ce Prince n'avoit aucun droit sur l'isle d'Oleron , qui n'a passé au pouvoir des Rois d'Angleterre que par le mariage de la Reine Eléonor , Duchesse d'Aquitaine , avec Henri Duc de Normandie , depuis Roi d'Angleterre sous le nom d'Henri II. duquel mariage est issu Richard premier , qui de son aveu , conformément à ce que dit Cleirac , augmenta cette compilation & la mit dans l'état où elle est aujourd'hui ?

Si donc elle avoit été commencée avant Richard , comme ce n'avoit pu être absolument que par l'ordre d'une puissance à laquelle l'isle d'Oleron étoit soumise ; il est évident qu'elle ne peut être attribuée qu'à cette Reine Eléonor à l'exclusion des Rois d'Angleterre.

2°. A supposer même que Richard fils de cette Princesse , en fut le véritable & seul auteur ; comme ces jugemens n'ont pour objet absolument que la navigation dans la mer de Gascogne & depuis Bordeaux jusqu'à Rouen , sans aucun rapport à la navigation Angloise ; tout ce qu'on pourroit conclure de ce fait hasardé , c'est que Richard les auroit publiés en qualité précisément de Duc d'Aquitaine , abstraction faite de celle de Roi d'Angleterre.

Au reste que ces loix d'Oleron , à l'exemple de celles des Rhodiens aient été reçues avec un tel applaudissement , dès qu'elles parurent , qu'elles devinrent une regle générale de décision , sur les matieres maritimes , comme l'auteur le déclare ; il n'en est pas moins absurde de conclure delà , que le Roi d'Angleterre étoit reconnu souverain des mers : car enfin , la raison a droit de commander aux hommes par tout. Ainsi quand il seroit vrai que ces jugemens d'Oleron auroient reçu l'empreinte de l'autorité des Rois d'Angleterre , il n'en résulteroit rien en faveur de leur prétendue souveraineté des mers , qui ne pût être appliqué tout de même aux auteurs des Ordonnances du Consulat , de Wisbuy & de la Hanse Teutonique , dont les autres nations ont également adopté les décisions à mesure qu'elles leur ont été connues. C'est ce qu'atteste Vinnius , tant dans sa préface sur Peckius que sur la loi premiere ff. *ad legem Rhodiam* (fol. 190.)

Pour revenir à l'ancienneté des jugemens d'Oleron que j'ai annoncé ci-dessus , remonter beaucoup plus haut que l'année 1266 , époque de sa premiere édition connue , il y en a une preuve à laquelle , ce me semble , on ne peut se refuser. C'est celle qui résulte de l'Edit d'Henri III. Roi d'Angleterre , Duc de Normandie & d'Aquitaine , en date de l'an 1226 , rapporté par Cleirac sur l'art. 26 des mêmes jugemens d'Oleron , (pag. 97 de l'édition de 1661 , ou p. 81 de celle de 1671 à Rouen.

Il est question dans cet Edit des naufrages, & les dispositions qu'il contient, different essentiellement de celles des jugemens d'Oleron, dans la partie concernant l'usage qu'on devoit faire, de ce qui restoit du naufrage, faute de réclamation.

Aux termes de l'art. 30 de ces jugemens d'Oleron, en cas de naufrage & sans distinction, les Seigneurs étoient obligés d'aider à mettre les effets en sûreté, & de les garder un an pour les remettre à ceux à qui ils seroient trouvés appartenir.

L'année expirée sans réclamation, ils devoient faire vendre publiquement les effets sauvés & en employer le prix, à *marier pauvres filles, ou en autres œuvres pitoyables, sans en rien retenir sur peine d'excommunication.* Du reste nul autre article pour déclarer qu'à défaut de réclamation, les biens naufragés seroient dévolus au fisc.

Au lieu que par l'Edit dont il s'agit, il est décidé. 1°. Que si quelqu'un échappe du naufrage & gagne le rivage, tout sera laissé dans le navire à sa disposition, sans que personne ait droit d'y toucher. 2°. Que si personne n'échappe, & néanmoins il se trouve quelque bête vivante dans le navire, ou qui ait gagné la terre; alors il est enjoint aux officiers du Roi, ou des Seigneurs, de mettre sous la main de Justice le navire & tout ce qui en dépend, avec les effets, & d'en confier la garde à quatre hommes de confiance durant trois mois, pour en faire la délivrance aux propriétaires. 3°. Qu'après les trois mois sans réclamation, les choses sauvées seront acquises au Roi ou à ses successeurs à titre de droit de naufrage, *nomine ejecti*, ou à qui en aura le droit. 4°. Enfin que si le naufrage est tel qu'il n'échappe ni homme, ni bête, dès-lors tout ce qui proviendra du naufrage sera dévolu au Roi ou aux Seigneurs ayant droit de naufrage.

On voit combien ces dispositions sont opposées à celles des Jugemens d'Oleron. Il n'est pas naturel cependant de penser que ces Jugemens aient pu déroger à un Edit porté précisément pour servir de loi perpétuelle sur le fait des naufrages, avec abolition des coutumes contraires. La conséquence est donc inévitable; que ces Jugemens d'Oleron, sont antérieurs de beaucoup, non seulement à la date de l'édition de 1266; mais encore à celle de cet Edit, qui y a dérogé en cette partie, sous l'énonciation des coutumes contraires qu'il a déclaré abolir.

Delà il s'ensuit en même-temps que Cleirac a eu raison d'attribuer à la Reine Eléonor la premiere collection de ces Jugemens d'Oleron.

L'élégant & judicieux Auteur de l'Histoire de la Rochelle dans sa description Chorographique de l'Aunis (p. 83 & 84,) n'en fait pas difficulté non plus. L'un & l'autre, pour combattre Selden, se prévalent de ce que ce Code nautique est en vieux langage François, accompagné de termes Gascons, sans aucun mélange d'idiôme Normand ou Anglois.

J'ajouterai une circonstance non moins propre à prouver que ces loix ont effectivement une origine François. Cette circonstance est que de tout temps leurs décisions ont été extrêmement respectées en France; & la preuve en résulte de l'article 19 du très-ancien mémoire inséré dans Fontanon, à la suite du titre de l'Amiral (fol. 1617.) où il est dit, que la justice sur le fait de la marine, *sera administré selon les droits Jugemens, constitués & usagés d'Oleron.*

Les Ordonnances de Wisbuy que l'on trouve dans Cleirac & dont la date, suivant Selden, ne remonte pas au-delà de l'année 1288, comme il a été ci-dessus observé; viennent immédiatement après les Jugemens d'Oleron. Elles ont eu cela de commun avec ces Jugemens qu'elles ont été adoptées par les autres nations dès qu'elles ont paru. Limiers dans son histoire de Suede, imprimée à Amsterdam en 1721, dit, qu'elles étoient autrefois aussi estimées dans la mer Baltique, qu'ailleurs les loix Rhodiennes & les Jugemens d'Oleron. Loccenius dans sa préface en parle en ces termes. *Quæ leges, eandem fèrmè auctoritatem hodiè obtinent, quam olim leges Rhodiæ.*

Viennent ensuite les Ordonnances de la Hanse Teutonique publiées pour la première fois à Lubeck en 1591, & non en 1597, comme le prétend Cleirac, pag. 195.) Elles ont depuis été revues, corrigées & augmentées en 1614, le 23 Mai, dans une assemblée des députés des villes Hanséatiques tenue à cette fin dans la même ville de Lubeck.

Dans cette dernière compilation qui a pour titre, *jus hanseaticum maritimum*, la distribution des matières a été faite en un assez grand nombre d'articles, rangés sous 15 chapitres ou titres. Elle est beaucoup mieux digérée que la première; mais le fonds est le même à quelques changemens près. On la trouve en latin dans Kuricke avec des notes. Pour ce qui est de la première collection, elle est en François aussi-bien que l'Ordonnance de Wisbuy, dans le recueil de Cleirac, à la suite des Jugemens d'Oleron.

Au sujet de la Hanse Teutonique, Servin (tom. 1 de ses plaidoyers, pag. 510 & 511,) dit, après en avoir fait l'éloge, que notre nation a toujours été en confraternité avec cette compagnie, alliance

confirmée * par des Lettres-Patentes d'Henri IV, du mois de Novembre 1604, qu'il rapporte ensuite.

Tout cela indépendamment des loix maritimes des Prussiens, des Danois, des Suédois & autres habitans des côtes de la mer du Nord & de la Baltique, doit être consulté, pour avoir une idée nette des principes & des usages de la navigation relative au commerce par mer.

Pour ce qui est des contrats maritimes, on peut mettre au rang des loix anciennes qui en indiquent aussi les principess, le traité de Cleirac intitulé, *le guidon de la mer*, puisque c'est une collection de tout ce qui se pratiquoit à cet égard de son temps, en y joignant, quant aux assurances en particulier, les Ordonnances qui ont pour titre, les assurances d'Anvers & d'Amsterdam.

Ce n'est pas tout, il faut encore avoir recours aux divers auteurs qui ont traité ces matieres, & ce n'est pas la partie la moins rebu- tante de cette étude; parce que, communément, ce qu'il y a de bon dans ces auteurs, est noyé dans un fatras d'inutilités ou d'é- rudition fastueuse. Je n'en excepte pas même Cleirac, le seul auteur François que nous ayons en ce genre, comme je l'ai déjà dit, quoi- que pourtant il y ait plus à profiter avec lui qu'avec les jurifcon- sultes étrangers, autres toutefois que *Casa Regis*, dont les décisions sont plus conformes à nos mœurs, à nos usages en général & à la droite raison.

La liste des auteurs étrangers qui ont écrit spécialement sur la jurisprudence maritime, seroit trop longue. Il suffira d'indiquer ceux qui se sont fait une certaine réputation, outre ceux compris dans une collection *in-fol.* imprimée d'abord à Cologne en 1623, & ensuite à Amsterdam en 1669; à la tête de laquelle collection sont les décisions de la Rote de Gênes, suivies d'un grand nombre de traités dont les plus considérables sont ceux de Stracha, auteur vrai- ment estimable.

Une autre collection d'auteurs moins anciens, est celle qui com- prend les œuvres de Stypmannus, de Loccenius & de Kuricke, réimprimée *in-4°.* à Magdebourg en 1740, sous le titre de *scrip- torum de jure nautico & maritimo fasciculus*, &c. Je dis réimprimées, parce que les traités de ces auteurs avoient déjà été imprimés sépa- rément; savoir, celui de Stypmannus en 1661, *in-4°.* à Stralsunde, dont un exemplaire est à la Bibliothèque du Roi; (sous la lettre E, N°. 241;) celui de Loccenius, auteur Suédois, petit format *in-12.*

* Elle avoit aussi été confirmée par Charles VIII. en 1482, Hist. de la Rochelle, T. II. p. 453.

à Stockolm en 1652, & celui de Reinoldus Kuricke, *ad jus maritimum hanseaticum, cum notis, & distribâ de affecurationibus, item variæ questiones, &c.* in-4°. à Hambourg, 1667.

Ces deux éditions, non plus que la collection de 1740, ne se trouvent point dans la Bibliothèque du Roi.

Stypmannus & Kuricke ont été réimprimés sans aucun changement. Il n'en a pas été de même de Loccenius. Dans la collection de 1740, il y a été fait quelques additions peu considérables, & plusieurs transpositions de nombres, sans qu'on en voye la raison. On y a retranché sans nécessité tout de même, sur-tout le premier chapitre du troisieme livre; ce qui a interverti l'ordre numérique de tous les chapitres du même livre, le second étant le premier; ainsi du reste jusqu'à la fin.

Dans mes citations de Loccenius, j'ai cru devoir préférer l'édition de 1652, comme étant plus complete que la dernière. La différence ne se fera guere remarquer néanmoins que par rapport au troisieme livre, & il ne faudra l'attribuer qu'à la suppression qui a été faite dans la collection du premier chapitre de ce livre 3.

A ces trois auteurs on peut associer Arnoldus Vinnius qui a donné des notes sur Pierre Peckius en 1647, comme l'indique sa préface, notes réimprimées à Amsterdam en 1668 in-12.

Tous quatre ont été contemporains; cependant Kuricke a écrit le dernier, puisqu'il cite les autres & qu'aucun ne le cite.

A ne faire attention qu'au titre de l'édition du petit traité des avaries de Quintin Weytsen, Conseiller de la Cour de Hollande, imprimé à Amsterdam en 1703, chez Jacques Desbordes: on croiroit que ce traité est postérieur à tous ceux qui viennent d'être indiqués; mais ce n'est qu'une réimpression. Il résulte en effet de l'épître de l'éditeur datée à la Haye, du 17 Novembre 1651, qu'il avoit déjà paru en Hollandois long-temps auparavant. Aussi dans le corps de l'ouvrage ne trouve-t-on point de date d'Arrêt ou jugement postérieur à l'année 1551. Cela n'empêche pas néanmoins que ce petit traité en François n'ait son mérite; & c'est pour cela aussi que *Casa Regis* qui l'a traduit en latin, l'a mis à la tête du troisieme volume de ses œuvres avec les notes de Vanléewen & de Mathieu de Vicq.

Cet auteur *Casa Regis*, est sans contredit le meilleur de tous. C'est aussi celui qui a écrit le dernier sur cette matiere. Ses ouvrages imprimés en partie, pour la première fois, sous ses yeux, ont été réimprimés, peu de temps après sa mort, avec des augmentations, en 1740, en trois volumes in-folio.

Je ne parle point de Targa & de quelques autres qui n'ont composé qu'en Italien, quoique très-estimables. Je ne parle point non plus de Julius Ferretus, de Ravenne, dont nous avons en latin un ouvrage imprimé à Venise en 1579 in-4°. sous le titre, *de jure & re navali*, &c. parce que ce traité ne vaut guere la peine d'être lu. L'auteur mourut en 1547, & ce fut son fils qui, le donnant au public en 1579, ne craignit point de le dédier à Charles-Quint.

Il est encore quelques autres auteurs qui ne méritent pas plus une notice particuliere, quoiqu'on y trouve quelques décisions fort bonnes.

Mais ce qu'il importe tout autrement, essentiellement de connaître, ce sont les Ordonnances, Edits, Déclarations, Arrêts du Conseil & Réglemens intervenus depuis la présente Ordonnance, & qui y ont apporté de si grands changemens sur une infinité d'objets, afin de savoir à quoi il faut actuellement s'en tenir. C'est aussi à quoi j'ai donné une attention singuliere.

Et comme les réglemens antérieurs servent presque toujours à mieux faire entendre les postérieurs, & que d'ailleurs il est des lecteurs jaloux de vérifier les preuves, j'ai été vivement sollicité, de joindre à cet ouvrage, une compilation de toutes nos loix maritimes tant anciennes que modernes, pour servir de code nautique.

La difficulté de compléter une collection d'une aussi grande étendue & d'en faire la distribution suivant l'ordre des matieres pour éviter la confusion, n'est pas précisément ce qui m'a empêché de me rendre à cette invitation; c'est la crainte bien fondée d'exciter les plaintes du public, à la vue de cette même collection, dont le moindre défaut auroit été son inutilité à bien des égards.

Il auroit fallu en effet, pour ne pas la tronquer, y faire entrer un très-grand nombre, d'Edits de création de charges & offices, qui n'ont dû leur naissance qu'aux besoins pressans de l'Etat en diverses occasions, & qui heureusement ne subsistent plus; un plus grand nombre encore d'Ordonnances que les circonstances ont occasionnées, & qui ont cessé avec ces mêmes circonstances, ou subitement ou par degrés, après différentes modifications; enfin une multitude prodigieuse de Réglemens passagers, souvent contradictoires entr'eux, ou tellement changés dans la suite, qu'il a fallu depuis, rassembler dans des Réglemens généraux sur divers objets, celles de leurs dispositions que l'on a jugé devoir renouveler.

Tout cela réuni & recueilli avec soin, en multipliant considérablement les volumes, auroit fait nécessairement une compilation désagréable, aussi suspecte d'intérêt qu'inutile au fonds. C'eût été d'ailleurs

anticiper sur la belle & magnifique collection générale des Ordonnances, commencée par feu Mrs. de Lauriere & Secouffe; & qui est continuée avec tant de succès.

Cependant j'ai cru devoir me prêter à la délicatesse scrupuleuse de ceux des lecteurs qui, toujours en garde contre la bonne foi ou l'exactitude des auteurs, refusent de les en croire sur leur parole en fait de preuves. J'ai donc pris le parti de les satisfaire en leur fournissant les miennes; mais avec choix & réserve, me contentant de donner, dans les endroits convenables, des copies des pieces essentielles; c'est-à-dire, des Ordonnances & Réglemens qui font loi aujourd'hui, & pour tout le reste, d'indiquer dans une notice sommaire & analytique, les Réglemens antérieurs ou intermédiaires, avec les divers changemens qu'ils ont éprouvés, en remontant à la source autant qu'il a été possible.

Tout autre plan auroit été, ce semble, sujet à critique. Par exemple, sur le fait des invalides de la marine, à quoi bon transcrire tout ce qui les concerne? N'est-ce pas assez de présenter l'Edit du mois de Juillet 1720, qui les renferme tous, après avoir fait un récit historique abrégé des anciens Réglemens, & d'y joindre les Ordonnances postérieures? Pourquoi tout de même ne pas s'en tenir, par rapport aux gardes-côtes, au Règlement général de 1716, & à ce qui l'a suivi?

A l'égard des prises, des matelots & autres gens de mer, des congés, de la navigation & du commerce aux îles, des devoirs des capitaines, &c. quel cahos ne seroit-ce point, si l'on rapportoit tout au long tous les Réglemens qui concernent ces matieres, tandis qu'il y en a un si grand nombre hors d'usage? Il convenoit donc de se borner à ceux qui subsistent actuellement, après avoir marqué épisodiquement, les divers changemens que les autres ont essuyés, & pour l'ordinaire les raisons de ces mêmes changemens.

Au reste on reconnoitra aisément, qu'en cela, je n'ai pas cherché à m'épargner du travail. Il est tout autrement facile de transcrire des pieces que d'en faire l'analyse. Peut-être même que quelques uns trouveront que j'aurai trop rapporté des ces pieces.

Seroit-il nécessaire d'avertir que cet ouvrage est borné absolument à l'Ordonnance de la marine du mois d'Août 1681, sans influence sur l'Ordonnance militaire concernant aussi la marine, en date du 15 Avril 1689. Il est vrai que cette dernière Ordonnance est citée en plusieurs endroits de ce Commentaire; mais ce n'est pas en vue de l'interpréter; c'est seulement pour indiquer, tantôt les dispositions qu'elle contient, conformes à celle-ci, tantôt les changemens qu'elle y a faits,

concernans principalement la police de la navigation relative au commerce, & la juridiction de l'Amirauté. Tout le reste ayant été consacré à perfectionner l'établissement du bel ordre qu'on admire dans la marine royale, est étranger à notre Ordonnance, où il n'est question que d'instruire les navigateurs, les commerçans & tous ceux que regarde la police de la mer, de leurs obligations réciproques ou respectives, & des regles à suivre pour la décision des différens qui peuvent s'élever entr'eux, à l'occasion du commerce maritime, si fécond en événemens propres à faire naître des contestations ou des doutes.

Reste de savoir si j'aurai été assez heureux pour remplir une partie de mon objet; car c'est tout ce que j'ai pu raisonnablement espérer, ayant à traiter une matiere, tout à la fois si vaste, si épineuse, & si peu connue de nos auteurs Jurisconsultes. Privé du secours des guides, on court risque de broncher à chaque pas en cherchant, au milieu des ténèbres, à se frayer des routes dans des lieux escarpés bordés de précipices. S'il m'eût été possible de me procurer des autres grandes villes de commerce maritimes, les mêmes éclaircissémens que j'ai eu l'avantage de trouver ici & à Marseille, je produirois mon ouvrage avec un peu plus de confiance.

Pour y suppléer en quelque sorte, j'ai souhaité un temps, d'avoir à ma disposition, cette multitude de parères consignés dans les archives des différentes chambres de commerce du Royaume. Mais à la difficulté d'y réussir qui m'a arrêté d'abord, s'est jointe une considération plus puissante encore pour me retenir. Je veux dire l'inutilité d'un pareil supplément par rapport aux points de droit, dont il n'appartient pas aux négocians de donner la solution.

Des parères en effet ne pourroient être utiles pour l'interprétation de l'Ordonnance qu'autant qu'ils attesteroient des usages généralement suivis; & ces sortes d'usages, assez rares, peuvent être connus sans ce secours.

Que dirai-je de plus? Loin de solliciter l'indulgence des lecteurs éclairés, auxquels seuls je m'adresse ici, je souhaite sincèrement que mes fautes & mes erreurs excitent assez leur zele pour se charger du soin de les faire remarquer, par des critiques judicieuses & raisonnées. Je pardonne même d'avance à ceux qui pourroient y mettre de l'humeur. Comme je n'ai eu que le bien public en vue, lui refuser le sacrifice de mon amour propre, ce seroit regretter celui que je lui ai fait, depuis plus de 40 ans, de mes travaux & de mes veilles.

T A B L E

Des Livres & des Titres de l'Ordonnance contenus
dans ce Volume.

L I V R E P R E M I E R.

Des Officiers de l'Amirauté & de leur Jurisdiction.

TIT. I.	D E l'Amiral.	pag. 29.
TIT. II.	De la Compétence des Juges de l'Amirauté.	112.
TIT. III.	Des Lieutenans, Conseillers, Avocats & Procureurs du Roi aux Sieges de l'Amirauté.	159.
TIT. IV.	Du Greffier.	175.
TIT. V.	Des Huissiers Audienciers, visiteurs & autres Sergens de l'Amirauté.	186.
TIT. VI.	Du Receveur de l'Amiral.	195.
TIT. VII.	Des Interpretes, & des Courtiers conducteurs des maîtres de Navires.	201.
TIT. VIII.	Du Professeur d'Hydrographie.	219.
TIT. IX.	Des Consuls de la nation Françoisse dans les pays étrangers.	232.
TIT. X.	Des Congés & Rapports.	273.
TIT. XI.	Des ajournemens & délais.	306.
TIT. XII.	Des prescriptions & fins de non-recevoir.	312.
TIT. XIII.	Des Jugemens & de leur exécution.	328.

TIT. XIV.	<i>De la saisie & vente des vaisseaux, & de la distribution du prix.</i>	340.
-----------	--	------

LIVRE SECOND.

Des gens & des bâtimens de mer.

TIT. I.	<i>Du capitaine, maître ou patron.</i>	pag. 373.
TIT. II.	<i>De l'aumônier.</i>	465.
TIT. III.	<i>De l'écrivain.</i>	476.
TIT. IV.	<i>Du pilote.</i>	483.
TIT. V.	<i>Du contre-maître ou nocher.</i>	494.
TIT. VI.	<i>Du chirurgien.</i>	497.
TIT. VII.	<i>Des matelots.</i>	509.
TIT. VIII.	<i>Des propriétaires de navires.</i>	561.
TIT. IX.	<i>Des charpentiers & calfateurs.</i>	589.
TIT. X.	<i>Des navires & autres bâtimens de mer.</i>	601.

LIVRE TROISIEME.

Des Contrats Maritimes.

TIT. I.	<i>Des chartes-parties, affrètemens ou nolissemens.</i>	pag. 617.
TIT. II.	<i>Des connoissemens ou polices de chargement.</i>	631.
TIT. III.	<i>Du fret ou nolis.</i>	639.
TIT. IV.	<i>De l'engagement & des loyers des matelots.</i>	675.

T A B L E

Des Édits, Déclarations, Ordonnances, Arrêts du Conseil & Réglemens rapportés dans ce premier Volume par ordre alphabétique des matieres.

A

Amendes.

- 1710 8 Février. **A**RRÊT qui excepte les juridictions d'Amirauté de la création des offices de Receveurs & Contrôleurs des amendes, &c. liv. 1, tit. 1, art. 2, pag. 56.
1714 6 Nov. Autre Arrêt semblable. *ibid.* & pag. 57.

Amiral,

- 1669 Nov. Edit portant rétablissement de la charge d'Amiral & le Règlement qui est à la suite. liv. 1, tit. 1, art. 1, pag. 49.
1695 14 Mars. Arrêt pour les droits de M. l'Amiral aux colonies, avec défenses aux Gouverneurs de l'y troubler. *ibid.* pag. 51.
1712 3 Sept. Déclaration en faveur de M. l'Amiral contre la Compagnie des Indes. Même liv. 1, tit. 1, art. 9, pag. 75 & suiv.
1687 13 Déc. Arrêt qui adjuge à M. l'Amiral les amendes & confiscations. *ibid.* art. 10, pag. 84.
1702 29 Juillet. Autre Arrêt semblable & Lettres-Patentes sur icelui. *ibid.* pag. 86 & suiv.
& 7 Septemb.
1703 20 Mars. Autre Arrêt aussi semblable. *ibid.* pag. 91.
1706 23 Janv. Autre Arrêt encore semblable. *ibid.* pag. 93.

Amirauté, V. Amendes, Droits, Consignation, Greffe.

- 1717 12 Janv. Règlement portant établissement des sieges d'Amirauté aux îles & colonies, liv. 1, tit. 2, art. 1, pag. 116.
1686 31 Déc. Arrêt pour l'Amirauté de Dunkerque, compétence. liv. 1, tit. 2, art. 5, pag. 134.
1694 31 Janv. Lettres-patentes en conformité. *ibid.* pag. 135.
1728 13 Juillet. Arrêt d'évocation au Conseil pour le Règlement des contestations sur la compétence entre les Amirautés & les Officiers des eaux & forêts. *ibid.* pag. 136.
1750 19 Avril. Arrêt du Conseil pour la compétence. liv. 1, tit. 2, art. 1, pag. 114.

Ancrage.

- 1745 4 Mai. Arrêt portant nouveau Règlement pour le droit d'ancrage appartenant à M. l'Amiral. liv. 1, tit. 1, art. 11, p. 101 & 102.

Aumônier.

- 1694 2 Juin. Ordonnance qui oblige de prendre un aumônier pour tous voyages de long cours, &c. liv. 2, tit. 2, art. 1, p. 467 & 468.
 1701 2 Février. Ordonnance semblable, lorsqu'il y a 30 hommes d'équipage. *ibid.* pag. 468.
 1702 30 Août. Autre Ordonnance pour les corsaires de 110 tonneaux. *ibid.* pag. 468.
 1705 11 Mars. Autre Ordonnance aussi pour la course sur les bâtimens d'un pont & demi & de 60 hommes d'équipage. *ibid.* pag. 469.
 1709 17 Juillet. Lettre de M. de Pontchartrain sur le même sujet de l'aumônier. *ibid.* pag. 469.
 1717 5 Juin. Règlement qui oblige de prendre un aumônier pour les voyages de long cours, l'équipage étant de 40 hommes. *ibid.* p. 470.
 1717 8 Juin. Lettres-patentes sur ce Règlement. *ibid.* pag. 470.

C

Cabotage.

- 1740 18 Octo. Ordonnance qui fixe les limites du petit cabotage & règle les formalités à observer pour la réception des maîtres destinés à cette navigation. liv. 2, tit. 1, art. 1, pag. 379.
 1727 23 Janv. Règlement pour la navigation au petit cabotage. liv. 2, tit. 7, pag. 519.

Calfat, Charpentier.

- 1726 23 Nov. Lettres-Patentes sur Arrêt, portant Règlement pour les calfats de Marseille. liv. 2, tit. 9, art. 7, pag. 596 & suiv.

Capitaine.

- 1725 15 Août. Règlement concernant la réception des maîtres, capitaines & pilotes. liv. 2, tit. 1, art. 1, pag. 376.
 1736 7 Avril. Arrêt qui casse des Lettres de Maîtrise pour n'avoir pas observé les formalités prescrites. *ibid.* pag. 378.
 1740 18 Octo. Ordonnance qui règle les formalités pour la réception des maîtres au petit cabotage. *ibid.* pag. 379.
 1746 24 Mars. Lettre du Roi qui permet de commander pour la course sans avoir été reçu capitaine. Même liv. 2, tit. 1, art. 2, pag. 338.

- 1745 25 Mai. Ordonnance sur ce qui doit être observé par les maîtres ou capitaines entrans dans les rades où il y a des vaisseaux du Roi. Même liv. 2, tit. 1, art. 16, pag. 438.
 1721 8 Avril. Ordonnance qui leur défend de tirer des coups de canon dans les rades des Colonies sans nécessité. Même tit. 1, art. 20, pag. 446.

Chancelier du Consulat.

- 1720 Juillet. Edit par lequel le Roi s'en est réservé la nomination, liv. 1, tit. 9, art. 16, pag. 260.

Chirurgien.

- 1717 5 Juin. Règlement concernant les chirurgiens qui doivent être embarqués sur les vaisseaux marchands, liv. 2, tit. 6, art. 2, pag. 502.
 1717 8 Juin. Lettres-Patentes sur ce Règlement. *ibid.* pag. 503.

*Classes, V. Conduite, Matelots & Loyers.**Code Noir, V. Negres.*

- 1685 Mars. Edit appelé code Noir, liv. 2, tit. 1, art. 16, p. 428 & suiv.

Colonies, Commerce.

- 1698 20 Août. Règlement pour le commerce & la navigation des Colonies, liv. 2, tit. 1, art. 16, pag. 414 & suiv.
 1717 Avril. Lettres-Patentes sur le même sujet. *ibid.* pag. 417 & suiv.
 1721 8 Avril. Ordonnance qui défend aux capitaines de tirer des coups de canon dans les rades des colonies sans nécessité. Même tit. 1, art. 20, pag. 446.
 1759 11 Juillet. Règlement pour la police & discipline des équipages des navires expédiés pour les colonies de l'Amérique, liv. 2, tit. 7, art. 3, pag. 542 & suiv.
 1742 19 Juillet. Ordonnance qui règle la maniere de payer la solde des équipages des navires désarmés aux colonies. liv. 3, tit. 4, art. 10, pag. 717.
 1745 12 Juin. Déclaration au sujet des dettes de cargaison aux îles de l'Amérique. liv. 1, tit. 13, art. 3, pag. 332.

Compagnie des Indes.

- 1712 3 Sept. Déclaration contre cette compagnie en faveur de M. l'Amiral. liv. 1, tit. 1, art. 9, pag. 75.
 1707 26 Nov. Arrêt qui assujettit les vaisseaux de la compagnie des Indes à prendre des congés de M. l'Amiral & à faire leurs rapports à l'Amirauté, &c. liv. 1, tit. 10, art. 3, pag. 289.

Compétence

Compétence, V. Amiraute & Contrebande.

Conduite.

- 1728 10 Mai. Règlement au sujet des classes & la conduite à payer aux gens de mer. liv. 3, tit. 4, art. 10, pag. 713.
 1743 1 Août. Ordonnance portant règlement des frais de conduite à payer aux gens de mer. *ibid.* pag. 718.

Congé.

- 1702 25 Juillet. Arrêt qui assujettit à prendre des congés, les vaisseaux du Roi frétés aux particuliers. liv. 1, tit. 10, art. 3, pag. 288.
 1707 26 Nov. Arrêt qui ordonne que les capitaines des vaisseaux de la Compagnie des Indes prendront des congés comme les autres, & feront leurs rapports à l'Amirauté. *ibid.* pag. 289.
 1716 Février. Edit qui distingue les cas où le congé suffit de ceux où il faut passe-port du Roi. *ibid.* pag. 290 & 291.
 1716 1 Mars. Règlement pour la distribution des congés. *ibid.* p. 291 & suiv.
 1723 18 Oct. Arrêt qui assujettit à prendre des congés les bâtimens servans au transport des sels des gabelles. *ibid.* pag. 295.
 1726 24 Déc. Déclaration au sujet des congés à délivrer pour les vaisseaux construits ou achetés en pays étranger. *ibid.* pag. 297.

Consignation.

- 1717 13 Mars. Arrêt qui exempte les Amirautés des droits des Receveurs des consignations. liv. 1, tit. 1, art. 2, pag. 59.
 1718 26 Mars. Arrêt contradictoire confirmatif du précédent. *ibid.* pag. 60.

Consuls, Consulat.

- 1687 28 Fév. Ordonnance qui soumet à la juridiction des Consuls, les maîtres & matelots en pays de Consulat. liv. 1, tit. 9, p. 236.
 1719 10 Juillet. Ordonnance qui défend de charger aucunes marchandises dans le Levant sur des bâtimens étrangers. *ibid.* pag. 237.
 1728 24 Mai. Ordonnance servant de règlement pour le Consulat de Cadix. *ibid.* pag. 238 & suiv.
 1728 2 Octob. Ordonnance au sujet des droits de Consulat. *ibid.* pag. 242.
 1736 21 Juillet. Ordonnance qui soumet les maîtres & capitaines au paiement des droits des Consuls. *ibid.* pag. 243.
 1722 25 Mai. Déclaration qui autorise les Consuls à rendre leurs Sentences en y appelant deux députés, ou à leur défaut deux principaux négocians de la nation. *ibid.* art. 13, pag. 256.
 1686 22 Déc. Ordonnance qui défend aux Consuls de donner aucuns congés ou passe-ports. Même liv. 1, tit. 9, art. 27, pag. 272.

- 1759 15 Janv. Arrêt du Conseil pour la liberté du commerce des François dans le Levant. liv. 1, tit. 9, pag. 244 & 245.

Contrebande.

- 1703 20 Mars. Arrêt qui juge que la contrebande sur mer est de la compétence de l'Amirauté. liv. 1, tit. 1, art. 10, pag. 91.
 1728 25 Mai. Autre Arrêt sur le même sujet, tit. 2, art. 10, pag. 146.
 1728 14 Sept. Autre Arrêt en interprétation du précédent. *ibid.* pag. 149.

Convois.

- 1745 14 Mai. Ordonnance concernant les convois pour les isles de l'Amérique. liv. 3, tit. 4, art. 5, pag. 695.
 1746 21 Avril. Ordonnance pour le payement des équipages des navires qui attendent le départ des convois. *ibid.* pag. 696.
 1746 18 Mai. Autre Ordonnance conforme & générale. *ibid.* pag. 697.
 1748 17 Oct. Arrêt pour les équipages des navires revenus des isles de l'Amérique sous convoi. *ibid.* pag. 698.

D

*Députés, V. Consuls.**Désertion.*

- 1721 23 Déc. Ordonnance au sujet des matelots qui désertent dans les colonies. liv. 2, tit. 7, art. 3, pag. 537.
 1738 13 Mai. Arrêt confirmatif & qui casse une Sentence rendue en contravention de ladite Ordonnance. *ibid.* & pag. 538.
 1745 19 Mai. Règlement sur la police à observer à ce sujet. *ibid.* pag. 539.
 1752 12 Déc. Ordonnance portant que les salaires des déserteurs des navires seront déposés au bureau des classes. *ibid.* pag. 541.
 1699 22 Sept. Déclaration portant peine des galères contre ceux qui abandonneront en mer les vaisseaux sur lesquels ils seront employés. Même tit. 7, art. 5, pag. 551.
 1759 16 Nov. Ordonnance contre les désobéissans & déserteurs. Même liv. 2, tit. 7, art. 3, pag. 546.

Discipline des Classes & des Matelots.

- 1734 12 Janv. Ordonnance concernant l'exemption des maîtres & capitaines, de l'ordre & de la discipline des classes. liv. 2, tit. 7, p. 522.
 1759 11 Juillet. Règlement pour la police & discipline des équipages des navires expédiés pour les colonies de l'Amérique. Même tit. 7, art. 3, pag. 542 & suiv.

Droits, V. Amendes.

- 1716 20 Oct. Arrêt qui exempte les Amirautés des droits de gardes conserveurs des minutes. liv. 1, tit. 1, art. 2, pag. 58.
 1717 13 Mars. Arrêt qui décharge les Amirautés des droits des Receveurs des Consignations. *ibid.* pag. 59.
 1718 26 Mars. Arrêt confirmatif du précédent. *ibid.* pag. 60.
 1723 6 Sept. Arrêt qui décharge les Amirautés des droits de petit scel. *ibid.* pag. 64.

E

Engagés.

- 1716 16 Nov. **R**èglement au sujet des engagés & des fusils. liv. 2, tit. 1, art. 16, pag. 424 & suiv.
 1728 15 Nov. Autre Règlement sur le même sujet. *ibid.* pag. 426 & suiv.

Equipages.

- 1723 20 Oct. Ordonnance qui permet de faire entrer dans les équipages un tiers de matelots étrangers. liv. 2, tit. 7, art. 10, pag. 560.

Exemption, V. Droits.

F

Fermiers.

- 1723 18 Oct. **A**rrêt par lequel les fermiers, pour les bâtimens qu'ils emploient au transport des sels des gabelles, sont assujettis à prendre des congés de M. l'Amiral. liv. 1, tit. 10, art. 3, pag. 295.
 1728 25 Mai. Arrêt semblable pour les pataches des fermes. liv. 1, tit. 2, art. 10, pag. 146.

Fusils boucaniers.

- 1716 16 Nov. Règlement à ce sujet. liv. 2, tit. 1, art. 16, pag. 424.
 1728 15 Nov. Autre Règlement sur le même sujet. *ibid.* pag. 426 & suiv.

G

Gabelles.

- 1723 18 Oct. **A**rrêt qui assujettit les maîtres des bâtimens qui servent au transport des sels des gabelles, à prendre un congé, &c. liv. 1, tit. 10, art. 3, pag. 295.
d ij

Gardes-minutes.

- 1716 20 Octo. Arrêt qui exempte les Amirautes des droits de gardes conservateurs des minutes, liv. 1, tit. 1, art. 2, pag. 58.

Gresse, Greffier.

- 1690 25 Juillet. Arrêt qui décharge les Greffiers d'Amirauté des taxes sur les Greffes. liv. 1, tit. 1, art. 2, pag. 54.
 1695 13 Déc. Autre Arrêt semblable. *ibid.* pag. 55.
 1719 31 Janv. Arrêt portant défenses de troubler les Greffiers d'Amirauté dans les fonctions de leurs charges & droits y attribués. *ibid.* p. 63.
 1693 14 Juillet. Arrêt qui défend au Greffier de communiquer les pieces secretes du Greffe, &c. liv. 1, tit. 4, art. 11, pag. 182.

H

Huissiers.

- 1738 12 Juillet. Arrêt qui maintient les Huissiers d'Amirauté dans le droit d'exploiter par tout le Royaume, &c. liv. 1, tit. 5, art. 1, pag. 188 & 189.

I

Invalides.

- 1720 Juillet. EDIT concernant les Invalides de la marine. liv. 3, tit. 4, art. 11, pag. 727 & suiv.
 1720 30 Déc. Déclaration en interprétation de cet Edit. *ibid.* pag. 740.
 1722 12 Juillet. Déclaration concernant l'établissement royal des invalides de la marine. *ibid.* pag. 742.

J

Jugemens, V. Consuls.

- 1745 22 Juin. Déclaration concernant les jugemens à rendre au sujet des dettes de cargaïson aux îles de l'Amérique. liv. 1, tit. 13, art. 3, pag. 332.

Jurisdiction, V. Amirauté, Consuls.

L

Loyers des Matelots, V. Convois.

- 1752 12 Déc. Ordonnance portant que les loyers des matelots déser-
 teurs seront déposés au bureau des classes. liv. 2, tit. 7,
 art. 3, pag. 541.
- 1744 20 Mai. Arrêt, qui, dans le cas du voyage rompu à cause de la guerre
 survenue, n'accorde aux matelots que le salaire de leurs jour-
 nées. liv. 3, tit. 4, art. 4, pag. 689.
- 1728 18 Déc. Déclaration au sujet des à comptes qui peuvent être donnés
 aux matelots. Même tit. 4, art. 10, pag. 714.
- 1734 19 Janv. Arrêt sur le même sujet. *ibid.* pag. 716.
- 1742 19 Juillet. Ordonnance qui défend aux capitaines de payer leurs équipa-
 ges autrement qu'en présence des officiers des classes, *ibid.*
 pag. 717.
- 1745 1 Nov. Ordonnance qui défend aux mariniers de se rien prêter dans
 leurs voyages, & toute saisie sur leurs loyers si ce n'est pour
 dettes contractées de l'aveu des officiers des classes. *ibid.*
 pag. 720.

M

Maître, V. Capitaine.

- 1719 25 Juillet. Ordonnance qui enjoint à tous maîtres & capitaines de se
 charger des matelots dégradés qui leur seront donnés
 par les Consuls. liv. 2, tit. 7, art. 10, pag. 559.

Matelots, V. Désertion.

- 1722 8 Mars. Règlement qui ordonne que tout matelot soit compris dans le
 rôle d'équipage. liv. 2, tit. 1, art. 16, pag. 422.
- 1722 31 Août. Règlement conforme au précédent avec extension. liv. 2, tit. 7,
 pag. 517.
- 1757 13 Avril. Ordonnance qui prescrit la même chose pour les matelots en-
 gagés pour la course. *ibid.* tit. 1, art. 16, pag. 423.
- 1725 27 Mars. Ordonnance portant peine de galeres contre les matelots qui
 s'engageront dans les troupes, &c. *ibid.* liv. 2, tit. 7, p. 519.
- 1699 22 Sept. Déclaration portant peine des galeres contre les matelots qui
 abandonneront leur vaisseau en mer. art. 5, pag. 551.
- 1719 22 Juillet. Ordonnance qui oblige les capitaines de se charger des mate-
 lots dégradés qui leur seront donnés par les Consuls. art. 10,
 pag. 559.

- 1723 20 Octo. Ordonnance qui permet d'employer dans les équipages un tiers de matelots étrangers. *ibid.* pag. 560.
 1742 19 Juillet. Ordonnance qui regle la maniere de payer la solde des matelots congédiés aux colonies. liv. 3, tit. 4, art. 10, pag. 717.

Mouffes.

- 1730 10 Janv. Ordonnance concernant les mouffes. liv. 2, tit. 1, art. 6, pag. 388.
 1732 15 Août. Autre Ordonnance sur le même sujet. *ibid.* & pag. 389.
 1733 16 Sept. Autre Ordonnance. Même sujet pour la Rochelle. *ibid.* p. 390.
 1752 15 Juillet. Dernière Ordonnance, encore sur le même sujet & particuliere à la Rochelle. *ibid.* pag. 391.

N.

Navires.

- 1681 24 Octo. **R**èglement de Strasbourg pour ceux qui achètent ou font construire des navires. liv. 2, tit. 8, art. 1. p. 565 & suiv.
 1703 17 Janv. Lettres-patentes sur ce Règlement. *ibid.* pag. 566.
 1717 18 Janv. Ordonnance qui oblige les François de se défaire de la part qu'ils ont avec les étrangers dans les navires, ou d'en acquérir la totalité. *ibid.* pag. 567.

Negres.

- 1685 Mars. Edit appelé le code noir. liv. 2, tit. 1, art. 16, pag. 428.
 1716 Octobre. Edit concernant les negres esclaves des colonies. *ibid.* pag. 434.
 1738 15 Déc. Déclaration concernant encore les negres. *ibid.* pag. 436.
 1740 13 Avril. Lettre de M. de Maurepas, même sujet. *ibid.* pag. 438.

Novices.

- 1739 22 Déc. Ordonnance portant qu'il sera embarqué un novice par dix hommes pour les voyages au long cours & au grand cabotage. liv. 2, tit. 7, pag. 523.
 1745 23 Juillet. Autre Ordonnance qui exige un novice par quatre hommes d'équipage. *ibid.* pag. 523 & suiv.
 1759 12 Déc. Ordonnance concernant les novices qui s'embarqueront sur les vaisseaux du Roi. *ibid.* pag. 525.

O

Officiers, V. Préséance.

- 1751 22 Mars. **L**ettre de M. d'Argenson pour les privileges des officiers de l'Amirauté au sujet de l'exemption du logement des gens de guerre, liv. 1, tit. 3, art. 3, pag. 164.

T A B L E.

xxxi

- 1746 28 Juillet. Ordonnance portant que les mariniers pourvus d'offices dont la finance est au-dessous de 500 liv. ne feront point exempts de service sur les vaisseaux du Roi. liv. 2, tit. 7, pag 526.

P

Pataches.

- 1728 25 Mai. **A**rrêt qui assujettit les maîtres des pataches à prendre des congés de l'Amiral. liv. 1, tit. 2, art. 10, pag. 146.

Pilote.

- 1725 15 Août. Règlement concernant la réception des pilotes. liv. 2, tit. 1, art. 1, pag. 376.

Pilotin.

- 1719 27 Fév. Ordonnance pour la Rochelle au sujet des pilotins, liv. 2, tit. 4, pag. 484.
1725 6 Fév. Autre Ordonnance sur le même sujet. *ibid.* pag. 485.

Préséance.

- 1738 21 Avril. Arrêt du Parlement de Toulouse qui donne la préséance aux officiers de l'Amirauté, sur les officiers de la justice de M. l'Evêque d'Agde, & sur les Maire & Consuls de Cette. liv. 1, tit. 3, art. 3, pag. 165.
1739 21 Mars. Autre Arrêt confirmatif. *ibid.* pag. 166.

Privileges, V. Officiers.

- 1673 Août. Edit pour les privileges des matelots. liv. 2, tit. 7, pag. 527.
1755 9 Mars. Arrêt qui confirme les privileges des matelots, liv. 2, tit. 7, pag. 529.
1746 28 Juillet. Ordonnance qui assujettit les mariniers pourvus d'offices, à servir à leur tour sur les vaisseaux du Roi, si leurs offices sont au-dessous de 500 liv. de finance. *ibid.* pag. 526.

Propriétaires de navires.

- 1681 14 Octo. Règlement de Strasbourg. liv. 2, tit. 8, art. 1, pag. 565.
1703 17 Janv. Lettres-patentes sur ce Règlement. *ibid.* pag. 566.
1717 18 Janv. Ordonnance qui enjoint aux François de se défaire des parts qu'ils ont dans les navires avec les étrangers, ou d'en acquérir la totalité. *ibid.* pag. 567.

R

Rapports.

- 1707 26 Nov. **A** Rrêt qui assujettit les capitaines des vaisseaux de la Compagnie des Indes à faire leurs rapports à l'Amirauté comme les autres. liv. 1, tit. 10, art. 3, pag. 289.

V

Voyage rompu.

- 1744 20 Mai. **A** Rrêt qui, à l'occasion de la déclaration de guerre, révoque les engagemens pris pour la pêche, &c. liv. 3, tit. 4, art. 4, pag. 689.



TABLE GÉNÉRALE

Des Édits, Déclarations, Ordonnances, Arrêts du Conseil & Réglemens inférés dans tout l'Ouvrage suivant l'ordre Chronologique.

- 1650 1 Févr. **D**ÉCLARATION portant Règlement sur le fait de la navigation & des prises qui se font en mer. T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 1, pag. 217.
- 1669 Nov. Edit portant rétablissement de la charge d'Amiral & le Règlement qui est à la suite. T. 1, liv. 1, tit. 1, art. 1, pag. 49.
- 1671 28 Avril. Arrêt concernant la pêche des morues. T. 2, liv. 5, tit. 6, art. 1, pag. 780.
- 1672 6 Juillet. Instruction pour la procédure des prises. T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 21, pag. 312.
- 1673 Août. Edit, privileges des matelots. T. 1, liv. 2, tit. 7, pag. 527.
- 1676 30 Juin. Règlement de M. d'Herbigny pour le havre de la Rochelle. T. 2, liv. 4, tit. 1, art. 1, pag. 449.
- 1677 2 Janv. Arrêt concernant les passe-ports du Roi pour la pêche des morues. T. 2, liv. 5, tit. 6, art. 13, pag. 449.
- 1728 24 Octo. Règlement de Strasbourg concernant ceux qui achètent ou font construire des navires. T. 1, liv. 2, tit. 8, art. 1, pag. 565.
- 1684 3 Mars. Arrêt concernant la pêche des morues. T. 2, liv. 5, tit. 6, art. 2, pag. 782.
- 1685 Mars. Edit appelé code noir. T. 1, liv. 2, tit. 1, art. 16, pag. 428 & suiv.
- 1686 22 Déc. Ordonnance qui défend aux Consuls de donner des congés. T. 1, liv. 1, tit. 9, art. 27, pag. 272.
- 1686 31 Déc. Arrêt pour l'Amirauté de Dunkerque, compétence. T. 1, liv. 1, tit. 2, art. 5, pag. 134.
- 1687 28 Févr. Ordonnance pour la Jurisdiction des Consuls en pays de Consulat. Même T. 1, liv. 1, tit. 9, pag. 236.
- 1687 24 Mars. Arrêt concernant la pêche du hareng. T. 2, liv. 5, tit. 5, p. 772.
- 1687 24 Mars. Arrêt au sujet de la pêche appelée dreige ou des vives. T. 2, liv. 5, tit. 2, art. 5, pag. 710.
- 1687 13 Déc. Arrêt qui adjuge les amendes & confiscations à M. l'Amiral. T. 1, liv. 1, tit. 1, art. 10, pag. 84.
- 1690 25 Juil. Arrêt qui décharge les Greffes d'Amirauté des taxes sur les Greffes. T. 1, liv. 1, tit. 1, art. 2, pag. 54.
- 1690 23 Déc. Règlement de l'Amirauté de Dunkerque, servant d'instruction au maître de quai pour le havre de ladite ville. T. 2, liv. 4, tit. 1, art. 1, pag. 451.

- 1691 Juillet. *Edit contre les corsaires ennemis qui entreront dans les rivières.*
T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 24, pag. 326.
- 1691 31 Octo. *Ordonnance contre les déserteurs des vaisseaux armés en course.*
T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 2, pag. 229.
- 1692 16 Août. *Instruction pour les prises.* T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 21, p. 313.
- 1692 3 Sept. *Ordonnance qui règle les parts des officiers du Roi dans les prises.*
T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 32, pag. 387.
- 1692 26 Oct. *Arrêt qui ordonne que foi soit ajoutée aux déclarations des gens de l'équipage pris.* T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 6, pag. 245.
- 1692 26 Oct. *Arrêt confirmatif de la disposition de l'art. 7 du tit. des prises.*
Même T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 7, pag. 254.
- 1693 5 Mai. *Ordonnance qui défend aux Commissaires de la marine de prendre aucun intérêt dans les armemens en course.* T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 2, pag. 229.
- 1693 15 Juillet. *Arrêt qui défend la communication des pièces secrètes du greffe.*
T. 1, liv. 1, tit. 4, art. 11, pag. 182.
- 1693 25 Nov. *Règlement concernant la course, les avances de l'équipage & les parts des prises.* T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 2, pag. 230.
- 1694 31 Janv. *Déclaration pour la compétence de l'Amirauté.* T. 1, liv. 1, tit. 2, art. 5, pag. 135.
- 1694 17 Fév. *Règlement concernant les vaisseaux neutres.* T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 6, pag. 246.
- 1694 2 Juin. *Ordonnance qui oblige de prendre un aumônier pour tout voyage de long cours où il y a 25 hommes.* T. 1, liv. 2, tit. 2, art. 1, pag. 267 & 268.
- 1695 9 Mars. *Lettres patentes portant établissement du Conseil des prises.* T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 21, pag. 315.
- 1695 9 Mars. *Règlement pour la manière de juger les prises.* Ibid. pag. 316.
- 1695 24 Mars. *Arrêt pour les droits de M. l'Amiral dans les colonies, avec défenses aux Gouverneurs d'y rien prétendre.* T. 1, liv. 1, tit. 1, art. 1, pag. 50.
- 1695 29 Octo. *Arrêt qui défend aux officiers du Roi de s'associer avec les corsaires dans les prises.* T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 33, pag. 408.
- 1695 13 Déc. *Arrêt qui décharge les Greffiers d'Amirauté des taxes sur eux faites.*
T. 1, liv. 1, tit. 1, art. 2, pag. 55.
- 1696 17 Mars. *Ordonnance qui défend de tirer le coup d'assurance ou de semonce, sous autre pavillon que celui de France.* T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 5, pag. 242.
- 1696 12 Mai. *Ordonnance au sujet des vaisseaux échoués & neutres.* T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 6, pag. 247.
- 1697 2 Juillet. *Arrêt qui accorde aux officiers de l'Amirauté le droit d'apposer les scellés sur les prises.* T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 22, pag. 322.
- 1698 20 Août. *Règlement pour le commerce & la navigation des îles de l'Amérique.* T. 1, liv. 2, tit. 1, art. 16, pag. 414.
- 1699 22 Sept. *Déclaration portant peine des galères contre les officiers & matelots qui abandonneront les vaisseaux en mer.* T. 1, liv. 2, tit. 7, art. 5, pag. 551.

CHRONOLOGIQUE.

XXXV

- 1701 2 Fév. Ordonnance pour prendre un aumônier lorsqu'il y a trente hommes d'équipage. T. 1, liv. 2, tit. 2, art. 1, pag. 468.
- 1702 8 Mars. Ordonnance pour la pêche des morues. T. 2, liv. 5, tit. 6, art. 1, pag. 781.
- 1702 25 Juillet. Arrêt qui assujettit à prendre des congés, les vaisseaux du Roi fretés aux particuliers. T. 1, liv. 1, tit. 10, art. 3, p. 288.
- 1702 29 Juillet. Arrêt qui adjuge les amendes & confiscations à M. l'Amiral. T. 1, liv. 1, tit. 1, art. 10, pag. 86 & suiv.
- 1702 30 Août. Ordonnance qui oblige de prendre un aumônier sur les corsaires de 100 tonneaux. T. 1, liv. 2, tit. 2, art. 1, pag. 468.
- 1702 7 Sept. Lettres patentes sur l'arrêt ci-dessus du 29 Juillet 1702, concernant les amendes & confiscations. T. 1, liv. 1, tit. 1, art. 10, pag. 89.
- 1703 17 Janv. Lettres patentes sur le Règlement de Strasbourg du 24 Octobre 1681, T. 1, liv. 2, tit. 8, art. 1, pag. 566.
- 1703 20 Mars. Arrêt pour les amendes & confiscations en faveur de M. l'Amiral, & pour la compétence en matière de contrebande sur mer. T. 1, liv. 1, tit. 1, art. 10, pag. 91.
- 1704 18 Juin. Ordonnance au sujet du coup d'assurance. T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 5, pag. 242.
- 1704 23 Juillet. Règlement, vaisseaux neutres quand peuvent être de bonne prise ou non. T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 6, pag. 248.
- 1705 11 Mars. Ordonnance, aumônier sur les corsaires d'un pont & demi, & de 60 hommes. liv. 2, tit. 2, art. 1, pag. 469.
- 1705 18 Mars. Ordonnance qui défend d'arrêter les vaisseaux étrangers munis des passe-ports du Roi. T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 4, pag. 238.
- 1705 28 Mars. Arrêt au sujet des réclamateurs d'effets des prises. T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 30, pag. 337.
- 1705 23 Déc. Arrêt sur le même sujet, Ibid. pag. 338.
- 1706 23 Janv. Arrêt en faveur de M. l'Amiral pour les prises faites sans commission, & pour les rançons non permises. T. 1, liv. 1, tit. 1, art. 10, pag. 93.
- 1706 27 Janv. Règlement concernant les rançons. T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 19, pag. 289. V. l'article 14 de la Déclaration du 15 Mai 1756, pag. 384.
- 1707 13 Août. Arrêt qui donne au Secrétaire général de la marine voix délibérative au jugement des prises. T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 21, p. 319.
- 1707 26 Nov. Arrêt qui assujettit les vaisseaux de la Compagnie des Indes comme les autres à prendre des congés & à faire leurs rapports à l'Amirauté. T. 1, liv. 1, tit. 10, art. 3, pag. 289.
- 1709 17 Juillet. Lettre de M. de Pontchartrain, qui recommande aux Officiers de l'Amirauté de tenir la main à l'exécution des Ordonnances concernant l'aumônier. T. 1, liv. 2, tit. 2, art. 1, pag. 469.
- 1709 25 Sept. Lettre du Roi Louis XIV. concernant la punition du pillage des prises. T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 20, pag. 294.
- 1710 2 Fév. Lettre de Louis XIV. sur le jet des papiers à la mer. T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 11, pag. 268.

- 1710 8 Févr. Arrêt qui excepte les juridictions des Amirautes de la création des offices des Receveurs & Contrôleurs des amendes, &c. T. 1, liv. 1, tit. 1, art. 2, pag. 56.
- 1710 1 Mars. Lettre de Louis XIV. en interprétation de l'article 5 des prises & des passe-ports. T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 5, pag. 241.
- 1710 31 Août. Règlement concernant la procédure à faire en cas de pillage des prises. T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 20 pag. 299.
- 1710 19 Nov. Ordonnance au sujet des passe-ports du Roi accordé aux étrangers dont le délai est expiré, ou auxquels il y a contravention. T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 4, pag. 258.
- 1712 3 Sept. Déclaration en faveur de M. l'Amiral contre la Compagnie des Indes. T. 1, liv. 1, tit. 1, art. 9, pag. 75 & suiv.
- 1714 6 Nov. Arrêt confirmatif de celui du 8 Février 1710 ci-dessus, concernant les Receveurs & Contrôleurs des amendes. T. 1, pag. 57 & 58.
- 1716 28 Janv. Règlement pour le service des milices garde-côtes. T. 2, liv. 4, tit. 6, art. 7, pag. 549 & suiv.
- 1716 Févr. Edit qui distingue les cas où le congé de l'Amiral suffit, de ceux où il faut un passe-port du Roi. T. 1, liv. 1, tit. 10, art. 3, pag. 290 & 291.
- 1716 1 Mars. Règlement pour la distribution des congés, & qui défend aux Consuls d'en donner. T. 1, liv. 1, tit. 10, art. 3, pag. 291 & suiv.
- 1716 4 Mars. Déclaration du Roi en conformité. ibid. pag. 294.
- 1716 Octo. Edit concernant les nègres, esclaves des colonies. T. 1, liv. 2, tit. 1, art. 16, pag. 434.
- 1716 20 Octo. Arrêt qui exempté les Amirautes des droits de gardes conservateurs des minutes. T. 1, liv. 1, tit. 1, art. 2, pag. 58.
- 1716 16 Nov. Règlement au sujet des engagés & des fusils boucaniers. T. 1, liv. 2, tit. 1, art. 16, pag. 424 & suiv.
- 1617 12 Janv. Règlement portant établissement des Sieges d'Amirauté aux isles & colonies. T. 1, liv. 1, tit. 2, art. 1, pag. 116.
- 1717 18 Janv. Ordonnance qui défend aux François d'avoir des étrangers pour associés dans leurs navires. T. 1, liv. 2, tit. 8, art. 1, p. 567.
- 1717 13 Mars. Arrêt qui décharge les Amirautes des droits des receveurs des consignations. T. 1, liv. 1, tit. 1, art. 2, pag. 59.
- 1717 Avril. Lettres patentes portant Règlement pour le commerce des colonies Françaises. T. 1, liv. 2, tit. 1, art. 16, pag. 417 & suiv.
- 1717 5 Juin. Règlement pour les chirurgiens qui doivent être embarqués sur les vaisseaux, &c. T. 1, liv. 2, tit. 6, art. 2, pag. 502 & 503.
- 1771 5 Juin. Règlement, aumônier pour les voyages de long cours où il y a 40 hommes d'équipage. T. 1, liv. 2, tit. 2, art. 1, pag. 470.
- 1717 8 Juin. Lettres patentes. idem. ibid.
- 1718 26 Mars. Arrêt confirmatif de celui du 13 Mars 1717 ci-dessus, concernant les droits de consignation. T. 1, pag. 60.
- 1718 5 Sept. Ordonnance concernant les prises des pirates, & portant amnistie en faveur des forbans François. T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 10, pag. 263.

C H R O N O L O G I Q U E.

xxxvij

- 1719 31 Janv. Arrêt qui fait défenses de troubler les Greffiers d'Amirauté dans les fonctions de leurs charges & droits y attribués. T. 1, liv. 1, tit. 1, art. 2, pag. 63.
- 1719 27 Fév. Ordonnance pour les pilotins de la Rochelle. T. 1, liv. 2, tit. 4, pag. 484.
- 1719 10 Juillet. Ordonnance qui défend de charger aucunes marchandises dans le Levant sur des bâtimens étrangers. T. 1, liv. 1, tit. 9, p. 237.
- 1719 25 Juillet. Ordonnance qui enjoint aux capitaines de prendre les matelots dégradés qui leur seront donnés par les Consuls. liv. 2, tit. 7, art. 10, pag. 559.
- 1720 Juillet. Edit concernant les Chanceliers de Consulats. T. 1, liv. 1, tit. 9, art. 16, pag. 260.
- 1720 Juillet. Edit concernant les Invalides de la marine. T. 1, liv. 3, tit. 4, art. 11, pag. 727 & suiv.
- 1720 7 Sept. Ordonnance de l'Amirauté de la Rochelle concernant la perception des droits de quais & cales. T. 2, liv. 4, tit. 1, art. 19, pag. 474.
- 1720 30 Déc. Déclaration en interprétation de l'Edit des Invalides. pag. 746.
- 1721 8 Avril. Ordonnance qui défend aux capitaines de tirer des coups de canon dans les rades des colonies sans nécessité. T. 1, liv. 2, tit. 1, art. 20, pag. 446.
- 1721 23 Déc. Ordonnance au sujet des matelots qui désertent dans les colonies. T. 1, liv. 2, tit. 7, art. 3, pag. 537.
- 1722 21 Janv. Ordonnance qui défend d'allumer du feu dans les vaisseaux étant dans le havre de la Rochelle. T. 2, liv. 4, tit. 1, art. 14, pag. 465.
- 1722 8 Mars. Règlement qui ordonne que tous les matelots seront compris dans le rôle d'équipage. T. 1, liv. 2, tit. 1, art. 16, pag. 422.
- 1722 25 Mai. Déclaration qui autorise les Consuls à rendre leurs sentences en y appelant deux députés de la nation, &c. T. 1, liv. 1, tit. 9, art. 13, pag. 256.
- 1722 12 Juillet. Déclaration concernant l'établissement royal des Invalides de la marine. Même T. 1, liv. 3, tit. 4, art. 11, pag. 742.
- 1722 31 Août. Règlement sur ce qui doit être observé par les patrons de bateaux, au sujet du rôle d'équipage, &c. T. 1, liv. 2, tit. 7, pag. 517.
- 1723 6 Sept. Arrêt qui déboute le fermier de sa demande à fin d'établissement des droits du petit scel dans les Amirautés. T. 1, liv. 1, tit. 1, art. 2, pag. 64.
- 1723 18 Octo. Arrêt qui assujettit à prendre des congés les maîtres des bâtimens servant au transport des sels des gabelles. Même liv. 1, tit. 10, art. 3, pag. 294.
- 1723 20 Oct. Ordonnance qui permet d'employer dans les équipages un tiers de matelots étrangers. liv. 2, tit. 7, art. 10, pag. 564.
- 1724 5 Avril. Ordonnance en interprétation du Règlement du 28 Janvier 1719 concernant la garde-côte. T. 2, liv. 4, tit. 6, art. 7, p. 555.
- 1725 6 Fév. Ordonnance concernant les pilotins de la Rochelle. T. 1, liv. 2, tit. 4, pag. 485.

- 1725 27 Mars. Ordonnance portant peine des galeres contre les matelots qui s'engageront dans les troupes, s'ils ne se déclarent classés. T. 1, liv. 2, tit. 7, pag. 519.
- 1725 15 Août. Règlement pour la réception des maîtres, capitaines & pilotes. T. 1, liv. 2, tit. 1, art. 1, pag. 376.
- 1726 23 Avril. Déclaration pour le rétablissement de la pêche du poisson de mer. T. 2, liv. 5, tit. 2, art. 4, pag. 703 & suiv.
- 1726 2 Sept. Déclaration qui défend la pêche du poisson appelé blanche ou blacquet. T. 2, liv. 5, tit. 3, art. 21, pag. 747.
- 1726 29 Nov. Lettres patentes portant Règlement pour les calfats de Marseille. T. 1, liv. 2, tit. 9, art. 7, pag. 596 & suiv.
- 1726 24 Déc. Déclaration qui réitere les défenses portées par celle ci-dessus du 2 Septembre audit an pour la conservation du frai du poisson. T. 2, liv. 5, tit. 3, art. 21, pag. 648.
- 1726 24 Déc. Déclaration au sujet des congés à délivrer pour les vaisseaux construits ou achetés en pays étranger. T. 1, liv. 1, tit. 10, art. 3, pag. 297.
- 1727 11 Janv. Arrêt qui permet & regle l'usage des bateaux nommés acons pour les bouchots des côtes d'Aunis. T. 2, liv. 5, tit. 3, art. 21, pag. 750.
- 1727 23 Janv. Règlement pour la navigation au petit cabotage, & pour l'obligation de faire établir les matelots sur le rôle d'équipage, &c. T. 1, liv. 2, tit. 7, pag. 519.
- 1727 18 Mars. Déclaration concernant les filets des hauts & bas parcs. T. 2, liv. 5, tit. 3, art. 21, pag. 751 & suiv.
- 1727 27 Déc. Lettre du Roi sur les filets de pêche à la Rochelle. T. 2, liv. 5, tit. 2, art. 4, pag. 701.
- 1728 10 Mai. Règlement au sujet des classes & de la conduite à payer aux gens de mer. T. 1, liv. 3, tit. 4, art. 10, pag. 713.
- 1728 24 Mai. Ordonnance servant de règlement pour le Consulat de Cadix. T. 1, liv. 1, tit. 9, pag. 238 & suiv.
- 1728 25 Mai. Arrêt, contrebande maritime de la compétence de l'Amirauté. T. 1, liv. 1, tit. 2, art. 10, pag. 146.
- 1728 13 Juillet. Arrêt portant évocation, au Conseil, des contestations pour la compétence contre les officiers d'Amirauté & ceux des eaux & forêts. T. 1, liv. 1, tit. 2, art. 5, pag. 136.
- 1728 14 Sept. Arrêt en interprétation de celui du 25 Mai précédent ci-dessus au sujet de la compétence pour la contrebande. Même tit. 2, art. 10, pag. 149.
- 1728 2 Oct. Ordonnance concernant les droits du Consulat. Même liv. 1, tit. 9, pag. 242.
- 1728 15 Nov. Règlement au sujet des engagés & des fusils boucaniers. T. 1, liv. 2, tit. 1, art. 16, pag. 426 & suiv.
- 1728 18 Déc. Déclaration concernant l'embarquement & le débarquement des matelots, & les à comptes qui peuvent leur être donnés. T. 1, liv. 3, tit. 4, art. 10, pag. 714.
- 1728 18 Déc. Déclaration au sujet de la pêche des molues. T. 2, liv. 5, tit. 3, art. 21, pag. 757.

CHRONOLOGIQUE.

xxxix

- 1729 1 Févr. *Règlement de l'Amirauté de la Rochelle qui défend l'entrée des poudres dans le havre & d'y tirer aucunes armes à feu. T. 2, liv. 4, tit. 1, art. 14, pag. 466.*
- 1729 9 Juillet. *Ordonnance qui règle le rang entre les capitaines des compagnies détachées de la garde-côte. T. 2, liv. 4, tit. 6, art. 7, pag. 545. V. l'Ordonnance du 31 Janvier 1735.*
- 1729 20 Déc. *Déclaration qui permet l'usage du filet nommé ret traversier ou chalut. T. 2, liv. 5, tit. 2, art. 4, pag. 708.*
- 1730 10 Janv. *Ordonnance concernant les mouffes. T. 1, liv. 2, tit. 1, art. 6, pag. 388.*
- 1731 30 Mai. *Déclaration au sujet de la coupe du Varech, sar ou gouesmon. Tom. 2, liv. 4, tit. 10, à la suite du dernier article. pag. 680 & suiv.*
- 1732 12 Août. *Arrêt qui décharge du contrôle les polices d'assurances. T. 2, liv. 3, tit. 6, art. 2, pag. 30.*
- 1732 15 Août. *Ordonnance, mouffes du Ponant. T. 1, liv. 2, tit. 1, art. 6, pag. 389 & 390.*
- 1733 16 Sept. *Ordonnance, mouffes de la Rochelle. ibid. pag. 390.*
- 1734 12 Janv. *Ordonnance concernant l'exemption des capitaines, &c. de l'ordre & discipline des classes. T. 1, liv. 2, tit. 7, pag. 522.*
- 1734 19 Janv. *Arrêt concernant l'embarquement & le débarquement des matelots, les à comptes qui peuvent leur être donnés, & le lieu du paiement de leurs salaires. T. 1, liv. 3, tit. 4, art. 10, pag. 713.*
- 1734 4 Nov. *Ordonnance qui assujettit les capitaines des compagnies détachées de la garde-côte à prendre des commissions du Roi. T. 2, liv. 4, tit. 6, art. 7, pag. 556.*
- 1735 31 Janv. *Ordonnance qui règle le rang, entre les capitaines de ces compagnies détachées, pag. 557.*
- 1735 15 Juin. *Déclaration au sujet des naufrages des navires submergés. T. 2, liv. 4, tit. 9, art. 24, pag. 620.*
- 1736 7 Avril. *Arrêt qui casse des lettres de capitaines, &c. pour omission des formalités prescrites. T. 1, liv. 2, tit. 1, art. 1, pag. 378.*
- 1736 21 Juillet. *Ordonnance qui soumet les maîtres & capitaines au paiement des droits des Consuls. T. 1, liv. 1, tit. 9, pag. 243.*
- 1737 16 Juil. *Ordonnance pour l'enregistrement des commissions des capitaines des compagnies détachées de la garde-côte. T. 2, liv. 4, tit. 6, art. 7, pag. 558.*
- 1737 23 Juil. *Ordonnance qui défend d'embarquer des paillasses pour la pêche de la morue. T. 2, liv. 5, tit. 6, art. 13, pag. 792.*
- 1737 7 Sept. *Arrêt qui règle les droits du maître de quai à la Rochelle. T. 2, liv. 4, tit. 2, art. 7, pag. 487.*
- 1738 21 Avril. *Arrêt du Parlement de Toulouse, qui donne aux Officiers de l'Amirauté de Cette, la préséance, &c. T. 1, liv. 1, tit. 3, art. 3, pag. 165.*
- 1738 13 Mai. *Arrêt qui confirme l'Ordonnance du 23 Décembre 1721, concernant les matelots qui désertent dans les colonies. T. 1, liv. 2, tit. 7, art. 3, pag. 538 & 539.*

- 1738 12 Juillet. *Arrêt en faveur des Huissiers & Sergens des Amirautes*, Même liv.
1, tit. 5, art. 1, pag. 188.
- 1738 15 Déc. *Déclaration concernant les negres esclaves des colonies*. T. 1, liv.
2, tit. 1, art. 16, pag. 436.
- 1739 21 Mars. *Arrêt du Parlement de Toulouse, confirmatif de celui du 21 Avril*
ci-dessus pour la préséance des Officiers de l'Amirauté. T. 1,
liv. 1, tit. 3, art. 3, pag. 166.
- 1639 2 Mai. *Arrêt concernant les parcs & pêcheries, écluses & bouchots, &c.*
T. 2, liv. 5, tit. 3, art. 21 pag. 760 & suiv.
- 1739 23 Août. *Règlement au sujet des gens qui meurent en mer, & des naufrages.*
T. 2, liv. 3, tit. 11, art. 11, pag. 443 & suiv.
- 1739 22 Déc. *Ordonnance pour l'embarquement d'un novice par dix hommes.*
T. 1, liv. 2, tit. 7, pag. 523.
- 1740 13 Avril. *Lettre de M. de Maurepas, au sujet des negres*. T. 1, liv. 2,
tit. 1, art. 16, pag. 438.
- 1740 18 Déc. *Ordonnance, petit cabotage. Maîtres qui peuvent être reçus.*
T. 1, liv. 2, tit. 1, art. 1, pag. 379.
- 1742 19 Juillet. *Ordonnance qui défend aux capitaines des navires désarmés aux*
îles de payer leurs équipages dans lesdites îles, &c. T. 1,
liv. 3, tit. 4, art. 10, pag. 717.
- 1743 1 Août. *Ordonnance portant Règlement des frais de conduite à payer*
aux gens de mer, &c. T. 1, liv. 3, tit. 4, art. 10, pag. 718.
- 1743 Août. *Edit concernant le dixieme de l'Amiral*. T. 2, liv. 3, tit. 9,
art. 32, pag. 378.
- 1744 16 Avril. *Ordonnance qui suspend l'usage du filet nommé ret traversier ou*
chalut. T. 2, liv. 5, tit. 2, art. 4, pag. 709.
- 1744 23 Avril. *Règlement portant établissement du Conseil des Prises*. T. 2, liv. 3,
tit. 9, art. 21, pag. 317.
- 1744 20 Mai. *Arrêt, voyage rompu à cause de la guerre : il n'est dû alors aux*
matelots que le salaire de leurs journées. T. 1, liv. 3, tit. 4,
art. 4, pag. 689.
- 1744 7 Août. *Arrêt qui fixe les droits des fermes sur les marchandises provenant*
des prises. T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 31, pag. 343 & suiv.
- 1744 21 Octo. *Règlement concernant les prises des vaisseaux neutres*. T. 2, liv.
3, tit. 9, art. 6, pag. 250 & suiv.
- 1744 31 Octo. *Ordonnance qui rétablit l'usage du filet nommé ret traversier ou*
chalut. T. 2, liv. 5, tit. 2, art. 4, pag. 710.
- 1744 1 Déc. *Arrêt au sujet des poudres des prises*. T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 31, p. 348.
- 1744 24 Déc. *Arrêt concernant les droits des fermes sur les marchandises prove-*
nant des prises. T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 31, p. 343 & 347.
- 1745 25 Mars. *Ordonnance portant Règlement pour la punition des déserteurs des*
navires armés en course. T. 2, l. 3, tit. 9, art. 2, p. 233 & 234.
- 1745 3 Avril. *Lettre de M. l'Amiral pour l'instruction & liquidation des prises.*
T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 32, pag. 385.
- 1645 6 Avril. *Arrêt portant exemption de droits en faveur des armemens en*
course. Tom. 2, liv. 3, tit. 9, art. 31, pag. 349.
- Ordonnance

CHRONOLOGIQUE.

XLII

- 1745 23 Avril. Ordonnance concernant les réclamateurs d'effets des prises. T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 30, pag. 338.
- 1745 4 Mai. Arrêt qui contient un nouveau Règlement pour le droit d'ancrage appartenant à M. l'Amiral. T. 1, liv. 1, tit. 1, art. 11, pag. 101, 102.
- 1745 14 Mai. Ordonnance concernant les convois pour les isles de l'Amérique. T. 1, liv. 3, tit. 4, art. 5, pag. 693.
- 1745 19 Mai. Règlement sur la police à observer à l'égard des matelots qui désertent aux isles de l'Amérique, des navires armés dans le Royaume. T. 1, liv. 2, tit. 7, art. 3, pag. 539 & 540.
- 1745 25 Mai. Ordonnance, devoirs des capitaines entrans dans des rades où il y a des vaisseaux du Roi. T. 1, liv. 2, tit. 1, art. 16, pag. 438.
- 1745 12 Juin. Déclaration pour les Jugemens concernant les dettes de cargaison aux isles de l'Amérique. T. 1, liv. 1, tit. 13, art. 3, pag. 332.
- 1745 23 Juillet. Ordonnance pour les novices, & qui veut qu'il en soit embarqué un par 4 hommes d'équipage. Tom. 1, liv. 2, tit. 7, pag. 523 & suiv.
- 1745 18 Août. Règlement de l'Amirauté de la Rochelle, concernant les pilotes lamaneurs & qui fixe leurs salaires. T. 2, liv. 4, tit. 3, art. 12, pag. 501.
- 1745 30 Août. Arrêt concernant la liquidation des prises & les six deniers pour livre des invalides, sur le produit des prises. T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 32, pag. 386.
- 1745 1 Nov. Ordonnance qui défend aux mariniers de se rien prêter dans le cours de leurs voyages, & de saisir leur solde, si ce n'est pour dettes contractées du consentement des Officiers des Classes. T. 1, liv. 3, tit. 4, art. 10, pag. 720.
- 1745 15 Nov. Ordonnance pour la discipline de la course sur les vaisseaux du Roi accordés aux particuliers. T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 2, pag. 234.
- 1746 1 Févr. Arrêt, matieres d'or & d'argent trouvés sur les prises. T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 31, pag. 356 & 357.
- 1746 24 Mars. Lettre du Roi qui permet de commander un bâtiment en course, sans avoir été reçu capitaine. T. 1, liv. 2, tit. 1, art. 2, pag. 383.
- 1746 21 Avril. Ordonnance qui regle le payement des équipages des navires en attendant le départ des convois. liv. 3, tit. 4, art. 5, p. 696.
- 1746 7 Mai. Arrêt de la Cour des monnoyes, au sujet des matieres d'or & d'argent trouvés sur les prises. T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 31, pag. 357.
- 1746 18 Mai. Ordonnance confirmative du Règlement ci-dessus, du vingt-un Avril concernant le payement des équipages des navires attendant le départ des convois. T. 1, liv. 3, tit. 4, art. 5, pag. 697.
- 1746 28 Juil. Ordonnance portant qu'aucuns officiers mariniers, &c. ne pourront être exempts de servir sur les vaisseaux du Roi, sous

- prétente d'offices s'ils ne sont au-dessus de 500 liv. de finance
T. 1, liv. 2, tit. 7, pag. 526.
- 1747 2 Juin. Règlement au sujet des portions de prises non réclamées par les
officiers & équipages des bâtimens armés en course. T. 2, liv.
3, tit. 9, art. 33, pag. 410.
- 1748 5 Mars. Déclaration portant suspension du dixieme de l'Amiral, & autres
encouragemens pour la course. T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 32,
pag. 379.
- 1748 9 Août. Ordonnance par laquelle le Roi remet son droit de recousse en cas
de reprise faite par ses vaisseaux. T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 8,
pag. 258.
- 1748 17 Octo. Arrêt pour le paiement des équipages des navires de retour des
îles sous convoi. T. 1, liv. 3, tit. 4, art. 5, pag. 698.
- 1748 5 Nov. Arrêt pour le cas d'un vaisseau pris & repris, & enfin resté au der-
nier preneur François. T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 8, pag. 259.
- 1749 10 Juin. Ordonnance de l'Amirauté de la Rochelle sur le lestage & délestage.
T. 2, liv. 4, tit. 4, art. 2, pag. 510.
- 1750 19 Avril. Arrêt du Conseil pour la compétence de l'Amirauté. T. 1, liv. 1,
tit. 2, art. 1, pag. 114.
- 1751 22 Mars. Lettre de M. d'Argenson pour les privileges des officiers de l'A-
mirauté. liv. 1, tit. 3, art. 3, pag. 164.
- 1751 25 Mai. Règlement de l'Amirauté de la Rochelle au sujet des ancres laissées
ou trouvées dans les rades. T. 2, liv. 4, tit. 9, art. 28, p. 643
& suiv.
- 1752 15 Juillet. Ordonnance, mouffes de la Rochelle. T. 1, liv. 2, tit. 1, art. 6,
pag. 391.
- 1752 12 Déc. Ordonnance portant que les salaires des matelots défectueux seront
déposés au bureau des classes. T. 1, liv. 2, tit. 7, art. 3, p. 541.
- 1755 9 Mars. Arrêt qui confirme les privileges des matelots. T. 1, liv. 2, tit. 7,
pag. 529.
- 1756 15 Mai. Déclaration portant suspension du dixieme de l'Amiral & autres
encouragemens pour la course. T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 32, pag.
382 & suiv.
- 1757 15 Mars. Arrêt portant règlement pour les marchandises des prises. T. 2, liv.
3, tit. 9, art. 31, pag. 351 & suiv.
- 1757 13 Avril. Ordonnance qui veut que tout matelot engagé pour la course soit
établi sur le rôle d'équipage. T. 1, liv. 2, tit. 1, art. 16,
pag. 423.
- 1757 5 Juin. Ordonnance concernant le service de la garde-côte des provinces
d'Aunis, Saintonge & autres. T. 2, liv. 4, tit. 6, art. 7,
pag. 558 & suiv.
- 1757 15 Juin. Ordonnance qui regle les parts des Officiers & équipages dans les
prises faites par les vaisseaux du Roi. T. 2, liv. 3, tit. 9, art.
32, pag. 388 & suiv.
- 1757 31 Déc. Ordonnance de l'Amirauté de la Rochelle pour préserver du feu
les maisons voisines du havre & les navires. T. 2, liv. 4, tit. 1,
art. 14, pag. 467 & suiv.

CHRONOLOGIQUE.

XLIII

- 1758 9 Avril. Ordonnance concernant les dragons gardes-côtes des provinces de Poitou, Aunis & Saintonge. T. 2, liv. 4, tit. 6, art. 7, pag. 564.
- 1758 14 Avril. Règlement concernant le service de la garde-côte dans les provinces de Poitou, Aunis, Saintonge & isles adjacentes. T. 2, liv. 4, tit. 6, art. 7, pag. 566 & suiv.
- 1758 9 Juin. Lettre de M. l'Amiral pour la liquidation général des prises faites par un même corsaire. T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 33, p. 411.
- 1758 Sept. Edit portant suppression du dixieme de M. l'Amiral dans les prises. Même T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 32, pag. 390.
- 1759 10 Janv. Arrêt du Conseil pour le partage des prises faites par des bâtimens armés en guerre & marchandises. T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 33, pag. 411.
- 1759 15 dudit. Arrêt du Conseil pour la liberté du commerce dans le Levant. T. 1, liv. 1, tit. 9, pag. 244.
- 1759 11 Juillet. Règlement pour la police & discipline des équipages des navires expédiés pour les colonies de l'Amérique. T. 1, liv. 2, tit. 7, art. 3, pag. 542 & suiv.
- 1759 16 Nov. Ordonnance contre les désobéissans déserteurs. T. 1, liv. 2, tit. 7, art. 3, pag. 546.
- 1759 22 Déc. Ordonnance concernant les novices qui s'embarqueront sur les vaisseaux du Roi. T. 1, liv. 2, tit. 7, pag. 525, à la suite du préambule.
- 1760 3 Janv. Ordonnance concernant les prises faites par les vaisseaux du Roi. T. 2, liv. 3, tit. 9, art. 32, pag. 391.

APPROBATION.

J'AI lu par ordre de Monseigneur le Chancelier, un Manuscrit qui a pour titre : *Nouveau Commentaire sur l'Ordonnance de la Marine, par M. VALIN, Avocat & Procureur du Roi au Siege de l'Amirauté de la Rochelle.* Il m'a paru remplir parfaitement tout ce qu'il a promis, soit pour la conférence de toutes les anciennes Ordonnances & nouveaux Réglemens concernant la navigation & le commerce maritime, tant du Royaume que des pays étrangers, soit pour l'interprétation du texte & la discussion des décisions des Auteurs & Tribunaux qui peuvent concerner cette matiere; soit enfin pour les notes historiques & critiques, & la curiosité des recherches qu'il a fait dans les manuscrits & les dépôts publics; & répondre très-dignement à l'intérêt que doivent prendre toutes les nations au développement de cette partie de notre Jurisprudence. A Paris, ce 13 Septembre 1758. ROUSSELET.

P R I V I L E G E D U R O I.

L OUIS PAR LA GRACE DE DIEU, ROI DE FRANCE ET DE NAVARRE: Nos amés & féaux Conseillers: les Gens tenans nos Cours de Parlement, Maître des Requêtes ordinaires de notre Hôtel, Grand-Conseil, Prévôt de Paris, Baillifs, Sénéchaux, leurs Lieutenans Civils, & autres nos Justiciers qu'il appartiendra: SALUT. Notre amé le Sieur VALIN, notre Procureur en l'Amirauté de la Rochelle, Nous a fait exposer qu'il désireroit faire imprimer & donner au Public un Ouvrage qui a pour titre: *Nouveau Commentaire sur l'Ordonnance de la Marine*, s'il nous plaisoit lui accorder nos Lettres de Privilèges pour ce nécessaires. A CES CAUSES, voulant favorablement traiter l'Exposant, Nous lui avons permis & permettons par ces présentes, de faire imprimer ledit Ouvrage autant de fois que bon lui semblera, & de le faire vendre & débiter par-tout notre Royaume, pendant le temps de dix années consécutives, à compter du jour de la date des présentes. Faisons défenses à tous Imprimeurs, Libraires & autres personnes de quelque qualité & condition qu'elles soient d'en introduire d'impression étrangère dans aucun lieu de notre obéissance; comme aussi d'imprimer ou faire imprimer, vendre, faire vendre, débiter, ni contrefaire ledit Ouvrage, ni d'en faire aucun extrait, sous quelque prétexte que ce puisse être, sans la permission expresse & par écrit dudit Exposant, ou de ceux qui auront droit de lui, à peine de confiscation des Exemplaires contrefaits, de trois mille livres d'amende contre chacun des contrevenans, dont un tiers à Nous, un tiers à l'Hôtel-Dieu de Paris, & l'autre tiers audit Exposant, ou à celui qui aura droit de lui, & de tous dépens, dommages & intérêts: A la charge que ces Présentes seront enregistrées tout au long sur le registre de la Communauté des Imprimeurs & Libraires de Paris, dans trois mois de la date d'icelles; que l'impression dudit Ouvrage sera faite dans notre Royaume & non ailleurs, en bon papier & beaux caractères, conformément à la feuille imprimée attachée pour modèle sous le contre-scel des Présentes, que l'Impétrant se conformera en tout aux Réglemens de la Librairie, & notamment à celui du 10 Avril 1725; qu'avant de l'exposer en vente, le Manuscrit qui aura servi de copie à l'impression dudit Ouvrage, sera remis dans le même état où l'Approbation y aura été donnée, es mains de notre très-cher & féal Chevalier, Chancelier de France, le Sieur de LAMOIGNON; & qu'il en sera ensuite remis deux Exemplaires dans notre Bibliothèque publique, un dans celle de notre Château du Louvre, & un dans celle de notre très-cher & féal Chevalier Chancelier de France, le sieur de LAMOIGNON; le tout à peine de nullité des présentes; du contenu desquelles vous mandons & enjoignons de faire jouir ledit Exposant & ses ayant cause, pleinement & paisiblement sans souffrir qu'il leur soit fait aucun trouble ou empêchement. Voulons que la copie des Présentes qui sera imprimée tout au long au commencement ou à la fin dudit Ouvrage, soit tenue pour dûment signifiée, & qu'aux copies collationnées par l'un de nos amés & féaux Conseillers Secrétaires, foi soit ajoutée comme à l'Original. Commandons au premier notre Huissier ou Sergent sur ce requis, de faire pour l'exécution d'icelles tous actes requis & nécessaires, sans demander autre permission, & nonobstant clameur de Haro, Charte Normande & Lettres à ce contraires. Car tel est notre plaisir. DONNÉ à Versailles le seizième jour du mois de Juin, l'an de grace mil sept cent cinquante-huit, & de notre Règne le quarante-troisième. Par le Roi en son Conseil. Signé, LE BEGUE.

Registré sur le Registre 14. de la Chambre Royale des Libraires & Imprimeurs de Paris, N^o. 384, fol. 339, conformément au Règlement de 1723, qui fait défenses, article 4 à toutes personnes de quelque qualité & condition qu'elles soient, autres que les Libraires & Imprimeurs de vendre, débiter, & faire afficher aucuns livres pour les vendre en leurs noms, soit qu'ils s'en disent les auteurs ou autrement; à la charge de fournir à la susdite Chambre, neuf Exemplaires prescrits par l'article 108 du même Règlement. A Paris, le 12 Août 1758, Signé, P. G. LE MERCIER, Syndic.

J'ai cédé & transporté le présent Privilège aux Sieurs Jérôme Legier & Pierre Mesnier, Imprimeurs-Libraires de cette Ville, pour en jouir par eux conformément au traité conclu entre nous. A la Rochelle le 21 Mai 1759. VALIN.

Moi MESNIER, je consens que ledit Sieur LEGIER, réimprime le *Commentaire de l'Ordonnance de la Marine*, s'il le juge à propos, sans y prétendre rien. A la Rochelle, ce 24 Septembre 1765.



COMMENTAIRE SUR L'ORDONNANCE DE LA MARINE,

Du Mois d'Août 1681.



LOUIS PAR LA GRACE DE DIEU, ROI DE FRANCE ET DE NAVARRE : A tous présens & à venir, Salut. Après diverses Ordonnances que nous avons faites, pour régler par de bonnes loix l'administration de la justice & de nos finances, & après la paix glorieuse, dont il a plu à Dieu de couronner nos dernières victoires, nous avons cru que pour achever le bonheur de nos sujets, il ne restoit plus qu'à leur procurer l'abondance par la facilité & l'augmentation du commerce qui est l'une des principales sources de la félicité des peuples; & comme celui qui se fait par mer, est le plus considérable, nous avons pris soin d'enrichir nos côtes qui environnent nos États, de nombre de havres & de vaisseaux pour la sûreté & commodité des Navigateurs qui abordent à présent de toutes parts dans les ports de notre Royaume : mais parce qu'il n'est pas moins nécessaire d'affermir le commerce par de bonnes loix, que de le rendre libre & commode, par la bonté des ports & par la force des armes, & que nos Ordonnances, celles de nos prédécesseurs, ni le Droit Romain ne contiennent que très-peu de dispositions pour la décision des différens qui naissent entre les Négocians & les Gens de mer, nous avons estimé, que pour ne rien laisser désirer au bien de la navigation & du commerce, il étoit important de fixer la jurisprudence des contrats maritimes, jusqu'à présent incertaine, de régler la jurif-

dition des Officiers de l'Amirauté, & les principaux devoirs de Gens de mer, & d'établir une bonne police dans les ports, côtes & rades qui sont dans l'étendue de notre domination. A CES CAUSES, de l'avis de notre Conseil, & de notre certaine science, pleine puissance & autorité Royale, nous avons dit, déclaré & ordonné, disons, déclarons, ordonnons & nous plaît ce qui suit.

AVANT Louis XIV. nous n'avions ni une marine capable de se faire respecter, ni des ports sûrs & commodes. Notre commerce par conséquent ne pouvant être que gêné & peu étendu, il auroit été inutile de penser à nous donner des loix pour fixer la jurisprudence des contrats maritimes & prévenir les discussions qui pouvoient naître entre les Commerçans & les Gens de mer.

Dela le silence de nos anciennes Ordonnances sur ce sujet. Nos Rois de la premiere race n'en ont pas même publié concernant la marine; & dans les capitulaires, tant de Charlemagne, que de Louis le Débonnaire & Charles le Chauve, tout se réduit à un seul chapitre, intitulé *De littorum custodia*.

Les premiers Rois de la troisieme race n'ont pas montré plus d'ardeur pour la marine, de sorte qu'avant l'Ordonnance de Charles VI. de l'an 1400 nous n'avions point encore de loix maritimes.

Depuis cette époque jusqu'à François premier, il n'y a que la petite Ordonnance de 1480 rendue uniquement en faveur de l'Amiral de Bourbon.

Nous en avons deux de François premier, l'une de 1517, & l'autre de 1543; toutes deux en faveur des Amiraux de la Trimouille & Dannebault, & conformes, pour le fond, à celle de 1400; mais un peu plus étendues.

Henri III. en fit aussi une en 1584, à la requisition de l'Amiral de Joyeuse, & ce n'est guere qu'une copie de celle de 1543.

Au surplus toutes ces Ordonnances n'avoient pour objet, à proprement parler, que le Règlement des droits & de la juridiction de l'Amiral.

De tous temps, à la vérité, la France, tant par ses propres forces, qu'avec le secours de ses alliés, ou des étrangers neutres, avoit fait des armemens maritimes en état de faire trembler les puissances qui en étoient l'objet, ou de leur disputer l'empire de la mer; on en peut juger par l'ample recueil que Lapopelinier & le P. Fournier ont fait des batailles gagnées sur mer par les François: mais les occasions qui avoient donné lieu à ces armemens venant à cesser, il n'étoit plus question de forces navales. Les vaisseaux étoient vendus, ou dépérissoient faute d'entretien, parce que nous n'avions ni ports de sûreté, ni chantiers, ni magasins, ni arcenaux fournis de ce qui est nécessaire pour tenir toujours un certain nombre de vaisseaux en état.

En un mot nous n'avions point anciennement de marine, quoiqu'en dise l'abbé Velly, dans sa nouvelle Histoire de France, où il prétend, tome premier, pag. 68, qu'il y en avoit une, dès le temps de Childeberrt premier en 519. Ce qu'il ajoute » que Thierry, Roi d'Austrasie, avoit envoyé Théodebert son fils, combattre Cochiline prince Danois qui avoit fait une descente » sur les terres d'Austrasie; ce héros atteignit le prince Danois, lorsqu'il étoit » sur le point de se rembarquer, le défit & le tua de sa propre main, d'où s'en » suivit la prise de la flotte des Danois par celle de France » n'est pas non

plus une preuve ; & si Charlemagne , comme il l'insinue pag. 473 & 474 , prévoyant les maux que cauferoient un jour à la France , les Danois qui avoient osé insulter les côtes , du Royaume , malgré le haut degré de sa puissance , fit construire une si prodigieuse quantité de vaisseaux pour la défense des côtes , qu'il y en avoit depuis l'embouchure du Tibre jusqu'à l'extrémité de la Germanie , après avoir établi à Boulogne en 808 le principal arsenal de sa marine ; il n'en est pas moins vrai que peu de temps après la mort de ce grand Prince , il ne fut plus question de marine en France , & qu'il ne s'y fit dans la suite d'armemens par mer que lorsque les circonstances passagères l'exigeoient.

Il est vrai que l'Angleterre & l'Espagne , les seules Puissances alors dont les entreprises par mer pussent exciter notre vigilance ou notre jalousie , en usèrent long-temps de même , au moyen de quoi , les choses étant égales , nous n'avions besoin d'armer par mer que lorsque nous les voyions armer de leur côté ; mais enfin au commencement du seizieme siecle , elles avoient déjà une sorte de marine réglée , & nous n'avions point encore songé à nous en appercevoir.

Il ne faut s'en prendre évidemment qu'à nos longues dissensions domestiques , & aux guerres que nous avions en même temps à soutenir au-dehors , puisque Henri IV. ne fut pas plutôt paisible possesseur d'un Trône qu'il avoit conquis , autant par sa constance héroïque & par l'éclat de ses vertus , que par la force de ses armes , qu'il pensa sérieusement à faire jouir ses sujets des douceurs de son regne , & à leur procurer entr'autres avantages , un commerce étendu , source naturelle d'abondance , de richesses & de splendeur , d'où naissent le crédit des nations , la considération qu'elles s'acquièrent , & la force politique qu'elles ajoutent à leurs forces réelles respectives.

Dans cette vue il forma le plan d'une marine : il favorisa l'établissement de plusieurs compagnies de négocians , auxquelles il accorda des privileges capables de leur faire trouver un ample dédommagement des avances extraordinaires qu'elles avoient à faire , pour le succès des divers objets qu'elles devoient embrasser , tant aux Indes qu'à l'Amérique. Celui de la pêche , premier fruit des découvertes des François sur les côtes de l'Amérique septentrionale , n'avoit garde d'échapper à ses soins : il pourvut donc aux succès de cette pêche , en assurant nos possessions sur ces côtes , & en les étendant en même temps , de maniere à mettre les Sauvages des contrées voisines dans les intérêts de la nation , à la faveur des liaisons que forme nécessairement l'habitude d'un commerce réciproque , où président la candeur & la bonne foi.

Ce n'étoit pas par la terreur des armes , ni en mettant à prix la tête de ces Indiens , qu'il s'agissoit de nous étendre sur les terrains ; c'étoit en leur faisant aimer la douceur de notre gouvernement ; exemple dont les Anglois , nos implacables ennemis , en paix comme en guerre , n'ont pas su profiter , pour notre bonheur ; autrement ces derniers venus , à force d'entreprises & d'injustices nous auroient enfin chassé d'un pays où nous étions connus cent ans avant eux.

La mort précipitée de ce grand Prince , l'enleva au milieu de ses travaux pour l'exécution de tant d'utiles projets.

Louis XIII. son successeur , eut trop d'affaires sur les bras les premières années de son regne , pour pouvoir reprendre & suivre constamment cet important ouvrage. Ce ne fut même que sous le ministère du Cardinal de Ri-

cheliu qu'on y travailla efficacement. En conséquence, dans l'Ordonnance du mois de Janvier 1629, furent inférés plusieurs articles tendans tous à la fois à établir l'ordre dans la marine Royale, & une bonne police dans la navigation marchande.

(a) Dans la suite le Cardinal de Richelieu fit dresser divers Edits & Réglemens relatifs à ce double objet; & quoiqu'ils n'ayent pas été publiés, ils n'en ont pas moins servi à former en parti la présente Ordonnance & celle de 1689.

Mais des entreprises de cette nature ne peuvent réussir que par des gradations lentes, à raison des soins assidus & des dépenses excessives qu'elles exigent. De sorte qu'à la mort de ce Ministre incomparable, qui fut suivie d'assez près de celle du Roi son maître, bien loin que les choses fussent rendues à leur perfection, il en restoit beaucoup plus à faire qu'il n'y en avoit de préparées; & la gloire de la conformation de l'ouvrage, avec même de nouveaux accroissemens, étoit réservée à Louis XIV. Il étoit de la destinée de ce Prince, que son regne fût l'époque mémorable de la grandeur, de la puissance & de la majesté de la France, dans toutes les parties qui constituent la force & la splendeur d'un Etat.

Pour ne point sortir de notre sujet, bornons nous à justifier en peu de mots, ce que ce grand Roi, dans ce préambule d'Ordonnance a déclaré avoir fait pour l'accroissement de la navigation & du commerce maritime du Royaume.

(b) A son avènement à la Couronne, la France n'avoit que quelques vaisseaux de guerre, avec deux ports simplement ébauchés; & dès l'année 1669, sa marine étoit composée de trente vaisseaux de ligne, dont deux de cent trente canons, l'un nommé *le Royal Louis*, l'autre *le Soleil Royal*; un autre de cent vingt canons nommé *le Dauphin Royal*; deux autres de cent dix canons chacun nommés l'un *le Royal*, l'autre *le Monarque*. On y comptoit outre cela quarante-un vaisseaux depuis soixante jusqu'à quarante canons; dix-sept frégates depuis trente canons jusqu'à 6; cinq tartanes & 6 galiotes, dont deux à rames.

Ces forces maritimes, sans compter les galeres, étoient distribuées dans les ports de Toulon & de Brest, où par les soins de ce Prince, avoient déjà été construits, ces magnifiques magasins, arsenaux & autres bâtimens nécessaires à la construction, à l'équipement & à l'avitaillement des vaisseaux: superbes édifices que l'on ne peut considérer sans une admiration toujours nouvelle.

La marine augmentant tous les jours, ce Prince ajouta à ces deux premiers ports celui de Rochefort qui ne le cede point aux deux autres en magnificence; à quoi il faut joindre Dunkerque, le Havre de Grace & divers autres ports rendus propres à servir au besoin de retraite aux vaisseaux.

Ainsi avant même cette Ordonnance, notre marine s'étoit rendue redoutable sur les deux mers du Levant & de la Manche aux Espagnols & aux Hollandois. Elle avoit encore eu la gloire de prêter un secours utile aux Anglois. Ces derniers n'eussent pas affecté l'empire de la mer, ou n'eussent pas au mépris du droit des gens & de toute bonne foi, fait éclater si audacieusement

(a) Manuscrit de la Bibliothèque de S. A. S. (b) Manuscrit de la même Bibliothèque.
Mg^e. le Duc de Penthièvre, n. 848, fol. 4, verso.

leur système d'usurpation, si moins tranquilles sur l'exécution des traités, nous eussions plutôt songé à relever notre marine des pertes qu'elle avoit essuyées sur la fin du regne de Louis XIV.

Les premiers succès de nos nouveaux efforts ont fait voir que la France fera toujours en état de se remonter en vaisseaux autant qu'elle le voudra, & nous sont de sûrs garants des avantages que nous pouvons nous en promettre.

Il ne faut, dis-je, que des vaisseaux à la France pour reprendre sur la mer son ancienne considération; & c'est encore la ressource que lui a ménagée la prévoyance admirable de Louis XIV. au moyen de ces utiles établissemens qu'il a faits, d'un côté pour former & perfectionner continuellement des Officiers de marine, & d'un autre côté pour avoir toujours à coup prêt, un nombre suffisant de matelots expérimentés pour l'équipement des plus grandes flottes, sans interrompre le commerce maritime du Royaume.

Tel étoit le point de perfection où Louis XIV. avoit porté la marine de France, qu'on lui a vu cent vaisseaux de ligne, avec un nombre égal de vaisseaux inférieurs. C'est aussi sous son regne qu'a commencé ce commerce florissant, qui augmenté dans la suite, comme cela étoit inévitable, à la faveur d'une longue paix, propre à faire tourner les idées d'une partie de la nation de ce côté-là, a enfin excité l'envie des Anglois, jusqu'à leur faire oublier qu'ils étoient hommes pour le traverser & chercher à le ruiner.

L'indignité de leur conduite n'ayant pas eu d'autres motifs que celui de leur injuste jalousie, le fruit que nous en devons retirer, est de concevoir une haute idée de l'importance de notre commerce, & de demeurer pleinement convaincus, que comme il est la principale force des Etats, on ne sauroit apporter trop de soins à le maintenir & à le protéger par les moyens les plus propres, du nombre desquels, & au premier rang, est celui d'avoir toujours sur pied une marine formidable.

C'est ce que Louis XIV. avoit parfaitement compris en commençant, en effet, par faire redouter ses forces maritimes autant que celles de terre; mais il ne s'en tint pas là. Les idées de commerce, & sur-tout du commerce maritime, qui exige des voyages au long cours, n'étoient pas encore assez familières aux François pour qu'ils s'y livrassent au gré du Souverain, & autant que le bien de l'Etat le demandoit; il falloit donc les y plier par divers encouragemens & par l'attrait des facilités qui leur seroient offertes.

Cela étoit d'autant plus nécessaire, que ce Prince qui, dans toutes ses entreprises, traitoit toujours les objets en grand, avoit formé le projet d'ouvrir tout à la fois le commerce à ses Sujets dans toutes les parties du monde, après avoir mis celui de l'intérieur du Royaume sur un pied, non-seulement à nous passer des ouvrages des manufactures étrangères; mais encore à faire donner la préférence à ceux des nôtres.

Mais pour l'exécution d'un projet si noble, il falloit d'abord frayer la route aux particuliers, & leur préparer des établissemens dans chacun des endroits où devoit être le centre du commerce. Et comme des dépenses de cette nature étoient trop au-dessus des facultés de ceux qui auroient voulu entreprendre d'y commercer pour leur compte particulier & sans liaison d'intérêt avec plusieurs autres; delà, la nécessité de former des compagnies pour chaque branche de ce commerce lointain.

L'exemple en avoit été donné, à la vérité, dès le temps d'Henri IV. & de Louis XIII. entr'autres preuves on trouve.

(a) 1°. Les Lettres-patentes données à Fontainebleau le 8 Janvier 1603; enregistrées au Parlement le 6 Mars 1605, par lesquelles Henri IV. » nom-
» ma le sieur Montz, son Lieutenant-général, pour commander en son nom
» dans les pays, territoire, côtes & confins de la terre d'Acadie, à com-
» mencer dès le quarantieme degré jusqu'au quarante-fixieme, *comme étant*
» *lesdits pays acquis depuis longues années à la Couronne de France.*

Ces Lettres-patentes furent confirmées par d'autres du 18 Décembre audit an 1603, portant défenses à tous nos sujets, autres que ceux qui auroient pou-
voir dudit sieur de Montz, » de trafiquer es-dits pays depuis le Cape de Rose
» jusqu'au quarantieme degré, comprenant toute l'Acadie, terre de Cap-
» Breton, Bayes de St. Clair, de Chaleurs, Isles Peries, Gaspay, Chichetz,
» Elesteau, l'Esquimaux, Cardonzac, & la riviere de Canada tant d'un côté
» que d'autre, & toutes les Bayes & rivières en dépendans, &c.

2°. L'établissement de la Compagnie de Canada, par Edit de Louis XIII. donné au camp devant la Rochelle au mois de Mai 1628, sous l'autorité du Cardinal de Richelieu, & le contrat accordé avec le même Cardinal, pour la formation de la Compagnie du Cap de Nord, en date du 9 Décembre 1638, confirmé par Arrêt du Conseil du 26 Mai 1640.

(b) 3°. Autre établissement d'une Compagnie générale de commerce, par traité conclu au château de Limours le 19 Mai 1626, entre le Cardinal de Richelieu, au nom du Roi, & Nicolas de Witte, dit Scapencas Hollandois, Francisco Billoly de Bruxelles, & Jean de Meurier sieur de St. Rémy, demeurant à Rédon en Bretagne, stipulans tant pour eux que pour leurs associés François, Flamands & autres.

Cette Compagnie devoit se former en France pour y faire tout commerce, y établir des manufactures de toute espece, faire construire des vaisseaux ou y en introduire en tel nombre qu'elle jugeroit à propos pour commercer dans toutes les parties du monde; en un mot cette Compagnie embrassoit le commerce en tout genre, maritime & par terre. Les plus grands avantages lui étoient accordés, entr'autres celui de la noblesse pour ceux qui dans la premiere année y entroient & y mettoient un fonds de 5000 livres sans pouvoir le retirer de six ans. Cette Compagnie au reste avoit le titre singulier de *Compagnie de la Nacelle de St. Pierre fleurdelysée.*

On conçoit que les projets de cette Compagnie, étoient trop vastes pour qu'elle put se soutenir : mais il en résulte toujours que le Cardinal de Richelieu se prêtoit à tous les moyens qui s'offroient pour jeter les fondemens d'un grand commerce au-dedans & au-dehors du Royaume.

On peut joindre à tout ceci divers actes d'association autorisés d'abord par l'Amiral de Montmorenci en 1600, 1602, 1611, 1615 & 1618, & ensuite, soit par le même Cardinal en qualité de grand Maître chef & Surintendant de la navigation & du commerce de France, soit par le Duc de Brezé, la Reine mere & le Duc de Vendôme, ses successeurs dans la même charge; &

(a) Manuscrit de la Bibliothèque de M. le Duc de Penthièvre. traité a été tiré d'un autre manuscrit de Mrs. Dupuy étant à la Bibliothèque de M. le Pro-

(b) Même manuscrit où il est dit que ce cureur Général, cote 318.

tout ce qu'on en pourra conclure, c'est que ce n'étoient encore là que des ébauches & des voyes préparées à des établissemens plus solides & plus durables.

D'ailleurs ces dispositions n'avoient point un rapport direct avec nos possessions dans l'Amérique méridionale, ni avec le commerce qu'elles devoient nous mettre en état d'ouvrir ou d'étendre tant aux Indes qu'aux côtes d'Afrique.

C'étoit-là néanmoins le germe fécond d'un commerce immense qu'il s'agissoit de faire éclore; mais comme il a été observé, il falloit pour y réussir avoir des forces maritimes capables d'enchaîner la mauvaise volonté de nos voisins, toujours jaloux de notre prospérité, & disposés à tout entreprendre pour la troubler.

En attendant, Louis XIV. ayant jetté les yeux sur notre commerce dans l'Amérique septentrionale, où il y avoit moins à faire, ou plutôt, où il n'étoit question que de le soutenir pour l'accroître par sa propre nature, s'appliqua, à l'exemple d'Henri IV. & de Louis XIII. à donner aux Gouverneurs & Commandans qu'il nommoit pour ces pays-là, le privilege d'y trafiquer par eux-mêmes ou par les personnes qu'ils s'associoient, jusqu'à ce qu'un assez grand nombre de Négocians particuliers y eussent des relations capables d'y entretenir un commerce correspondant à celui qui pouvoit y être introduit.

Tel fut l'objet des Lettres-patentes du mois de Février 1647, par lesquelles le Roi, » en confirmant le sieur Charles de Menou, Chevalier Seigneur de » Charnissey, Gouverneur & son Lieutenant général ès-pays & côtes de l'Acadie & confins d'icelle en la Nouvelle-France, à commencer dès le bord » de la riviere de St. Laurent, tant le long de la côte de la mer & des Isles » adjacentes, qu'au-dedans de la terre ferme jusqu'aux Virginies, lui accorda » pour récompense de services, le privilege exclusif du trafic & de la traite » des pelleteries avec les sauvages & habitans dans toute l'étendue desdits » pays ».

Pareilles Lettres-patentes du 25 Février 1651 en faveur du sieur Charles de Saint Etienne, Chevalier Seigneur de la Tour, & Ordonnance des 23 Juillet & 7 Octobre 1660, par lesquelles le sieur Robert Yvon de Saint Maur, fut confirmé dans le privilege de faire seul le commerce, pêche, fonte & apprêt des huiles, lards & fanons des baleines, sardes, chiens & loups de mer. Tout cela indépendamment des Compagnies du Nord & du Canada qui subsistoient toujours, au lieu & place desquelles il n'y a plus aujourd'hui que celle du castor unie à la Compagnie des Indes : tout autre commerce dans l'Amérique septentrionale ayant été laissé libre aux François.

Au sujet de nos possessions dans cette partie de l'Amérique, j'observerai par occasion, puisque c'est le sujet, ou le prétexte que les Anglois ont pris pour commencer les hostilités qui ont conduit à la grande guerre qui nous occupe maintenant, j'observerai, dis-je, que les Anglois, embarrassés d'abord dans l'explication qu'ils ont voulu donner à la cession que la France leur avoit faite dans le traité d'Utrecht, de l'Acadie *suivant ses anciennes limites*; & désespérant enfin de faire adopter sur cela leurs idées, en sont venus, après avoir aussi inutilement entrepris de se prévaloir d'un prétendu contrat de vente à

eux faite par les sauvages, jusqu'à oser soutenir qu'ils avoient les premiers découvert ces côtes, quoiqu'ils n'y eussent pratiqué aucun établissement qu'après les François; comme si la découverte simple d'un pays, suffisoit pour en acquérir la propriété.

Mais en cela même au reste, tout indifférente que seroit la circonstance, ils en ont imposé. La vérité est que ce sont les François qui, les premiers, non-seulement ont habité ces côtes, mais encore en ont fait la découverte.

D'Argentré qui a écrit dans un temps non suspect, & où il ne pouvoit prévoir l'injustice où les Anglois pourroient un jour se porter, atteste dans son histoire de Bretagne, liv. 1^{er}. que ce sont les Bretons, les Normands & autres François, qui ont découvert les premiers & au plus tard en 1504, le Canada ou Nouvelle France, avec l'Acadie & les pays adjacens.

Ce fait est confirmé par un mémoire daté de l'année 1621, temps également non suspect. Ce mémoire que l'on trouve dans l'un des manuscrits de la Bibliothèque de S. A. S. Monseigneur le Duc de Penthièvre, porte que » les » François ont découvert & fréquenté dès l'année 1504, le pays appelé au » commencement du dix-septième siècle, la Nouvelle-France, lequel pays » comprend, non-seulement les Isles de Terre-neuve, mais aussi les pays de » Terre-ferme qui sont en-deçà de la rivière de Canada ou de St. Laurent du » côté du midi, depuis le Cap-de-Sable par la baie de Sainte Marie & de » Sainte Croix jusqu'à ladite rivière de St. Laurent, & depuis icelle tout le » long, jusqu'à son embouchure, & delà au port de Gaspay, aux Isles de Cap-Breton, & de rechef audit Cap-de-Sable ».

Une autre preuve toute récente à la vérité, mais d'autant plus décisive contre les Anglois, qu'elle est fournie par un de leurs Auteurs, se tire du livre intitulé, *histoire & commerce des Colonies Angloises dans l'Amérique septentrionale*, imprimé à Londres en 1755.

Chap. 2, pag. 52, 53 & 54, il y est avoué que » la pêche au banc de Terre-neuve a été pratiquée de tout temps par les François, & bien des années » avant que les Anglois eussent formé un établissement dans l'Isle de Terre-neuve. Suivant le rapport des Auteurs, des pêcheurs Basques fréquentoient » Terre-neuve, avant que Christophe Colomb eût trouvé le Nouveau monde, » & l'on en donne pour preuve, que lorsque Jacques Cartier toucha à Terre-neuve en 1534, une partie des caps & ports de cette Isle, portoit des noms » François ou Basques.

» Guillaume Postel, ajoute l'Auteur, veut même que les François aient » visité de toute antiquité cette partie de l'Amérique ».

» Corneille Wytfliet attribue, de même que Postel, la découverte de Terre-neuve aux François; mais il ne la fait pas remonter aussi haut. *Britones*, » dit-il, & *Normanni*, *anno a Christo 1504, has terras invenere, dum afellorum* » *marinorum piscationi intenderent*.

» A ces témoignages on peut joindre celui de Marc l'Escarbot, Auteur d'une » histoire de la Nouvelle-France, qui écrivoit en 1608. Voici comme il s'exprime continue l'Auteur. De toute mémoire & dès plusieurs siècles, nos » Dieppois, Malouins, *Rochellois* & marins du Havre-de-Grace, de Honfleur & autres lieux, ont les voyages ordinaires en ce pays-là, pour la pêche » chérie des morues, dont ils nourrirent presque toute l'Europe, & pour- » voyent

» voyent tous vaisseaux de mer ». V. *infra* pour la pêche des morues le tit. 6 du liv. 5.

L'Auteur observe ensuite que l'Isle de Terre-neuve, dont la possession assure celle du banc où se fait la pêche, a été long-temps un sujet de dispute entre les François & les Anglois ; que les deux nations appliquées à se maintenir dans les établissemens qu'elles y avoient faits, ont eu des combats à se livrer pendant plus d'un siècle, qui les rendoient tour-à-tour victorieuses & vaincues ; & qu'enfin par le traité d'Utrecht, la France céda toute l'Isle à l'Angleterre, ne se réservant pour ses pêcheurs que le droit d'y avoir des échafauds & des cabanes dans le temps de la pêche, afin d'y préparer, saler & sécher leur poisson sur les greves, depuis le Cap-de-Bonavista jusqu'à la Pointe-riche.

Il ajoute encore, qu'avant cette cession de la France, les Anglois ne faisoient pas grand cas de la pêche sur le banc ; mais que depuis en ayant reconnu l'importance, ils s'y sont appliqués de manière à leur faire concevoir le dessein d'en priver totalement les François à la première occasion, peu contents d'avoir porté leur pêche beaucoup plus loin que les François depuis cette cession.

Telle est l'intolérance des Anglois, & tel le danger d'avoir des voisins aussi entreprenans & aussi injustes.

Doit-on être surpris après cela, qu'abusans tout de même de la cession qui leur fut faite par le même traité, de la partie de l'Acadie désignée par ses anciennes limites, ils ayent peu à peu poussé leurs usurpations, jusqu'à ne vouloir plus reconnoître pour bornes, les monts Apalaches, que l'Auteur de la nature semble avoir faits pour servir de limites éternelles entre les deux nations dans cette partie là

Mais ce qu'on aura plus de peine à se persuader, c'est que ces mêmes usurpations des Anglois n'ont été que l'exécution clandestine d'un dessein formé depuis long-temps, d'envahir toutes les possessions des François dans l'Amérique septentrionale, s'ils ne vouloient pas reconnoître que tout leur droit en cette partie, ils ne le tenoient qu'en fief de la Couronne d'Angleterre.

Une idée aussi bisarre n'est pas facile à concevoir en effet. Cependant la preuve s'en tire du fameux manifeste publié à Baston en 1711, sous le nom de la Reine Anne.

Ce manifeste avoit pour but l'expulsion des François de toute l'Amérique septentrionale, » à l'exception de ceux qui prêteroient serment de fidélité à » la Couronne d'Angleterre : tout cela fondé sur ce que cette Couronne » avoit des droits & des titres incontestables sur toute cette partie de l'Amérique » rique ».

Cette piece vraiment curieuse se trouve tout au long à la suite d'un ouvrage intitulé, *la conduite des François justifiée*, brochure imprimée à Utrecht en 1756.

Seroit-ce donc inutilement que cette nation nous auroit averti de nous précautionner à l'avenir contre ses projets ambitieux ? Et puisqu'une marine redoutable, telle que l'avoit Louis XIV. est l'unique moyen de l'obliger à se contenir dans les bornes de la modération que l'équité naturelle devoit seule lui prescrire ; au retour de la paix nous endormirions-nous encore sur la foi des traités ?

Louis XIV. a été jusqu'ici le modele que notre invincible Monarque a suivi ; il le suivra donc encore en cette partie , sans regretter plus long-temps une dépense devenue nécessaire , pour éviter de retomber dans les fâcheuses circonstances où nous avoit jetté la perfidie des Anglois.

La grande puissance de Louis XIV. autant que son active vigilance , a fondé notre commerce , il faut donc le soutenir par les mêmes voies.

L'intérêt de l'Etat l'exige d'autant plus que ce même commerce qui a reçu depuis le regne de ce grand Prince , les accroissemens qu'il avoit prévus & qui en peut recevoir bien d'autres encore , à proportion qu'il sera cultivé , protégé & encouragé , est la véritable source des richesses qui constituent la force d'un Royaume.

Ce n'est plus en effet , ni sur la fertilité du sol d'un pays , ni sur la multitude de ses habitans qu'il faut en mesurer la puissance , mais sur les richesses qui y circulent : & comment jouir de cet avantage sans le commerce ? On en peut juger par la comparaison de l'Angleterre & de la Hollande avec l'Allemagne.

Ainsi ceux-là s'abusent d'une étrange sorte , qui frappés des inconvéniens du luxe qu'entraîne comme nécessairement l'abondance des richesses numériques , en rejettent le blâme sur le commerce , & regrettant la frugale simplicité de nos peres , en sollicitent le retour par tous leurs vœux. Les mœurs pourroient y gagner à la vérité ; mais à moins que la réforme ne se fît dans tous les Etats à la fois , celui qui l'embrasseroit deviendrait bientôt la victime de l'ambition des autres. Les principes du gouvernement & la politique respective des nations , doivent varier pour s'accommoder aux circonstances ; & tandis que l'on verra les autres peuples s'efforcer à l'envi de s'enrichir par le commerce , sans se rebuter même des difficultés qu'ils y rencontrent ; seroit-il de la prudence de négliger de profiter des avantages du nôtre , avec des moyens aussi faciles de l'entretenir & de l'étendre , en ne faisant même que suivre le plan tracé par Louis XIV.

Et qu'on ne dise pas qu'il est des bornes dans lesquelles il convient de se renfermer , qu'un commerce trop étendu prend sur la culture des terres & dépeuple les campagnes. Il seroit aisé de montrer que la dépopulation , terme aujourd'hui si fort à la mode , vient d'une toute autre cause : & comment le commerce , en effet , produiroit-il ce désordre , puisque c'est par la continuité de ses exportations que les productions de la terre reçoivent un prix qui dédommage le cultivateur de ses dépenses & de ses fatigues.

Ce qui seroit un sujet plus légitime de plainte contre la navigation , c'est la perte d'hommes qu'elle cause ; mais aussi c'est-là que se forme cette multitude de matelots par qui se renouvellent sans cesse nos forces maritimes. D'ailleurs tous nos navigateurs ne sont pas François ; & enfin ce que la France perd en hommes de ce côté-là , elle le regagne au moyen des étrangers qui viennent successivement s'établir dans son sein.

L'idée de ceux qui voudroient qu'on ne s'attachât qu'aux plus riches branches du commerce & qu'on négligeât les autres , ne vaut pas la peine d'être examinée , ou plutôt elle se détruit à la première réflexion. Toutes les branches de commerce se prêtent en effet un secours mutuel : de la fraîcheur de chacune dépend la beauté , la vigueur de l'arbre dont elles font partie ; une seule

ne peut languir que les autres ne s'en ressentent, & plus encore si elle se dessèche.

Quelques-unes pour produire des fruits moins abondans, n'en doivent donc pas moins être cultivées. Comme elles causent moins de dépense, ce qu'elles rapportent est en proportion avec les autres, auxquelles d'ailleurs, par leur activité, elles communiquent un nouveau degré de force.

Aussi Louis XIV. ne se borna-t-il pas à jeter un coup d'œil indifférent sur la pêche & sur le commerce du Nord; & si à la paix d'Utrecht il céda aux Anglois l'Isle de Terre-neuve, avec une partie de l'Acadie, non-seulement il y fut contraint par les circonstances, mais encore en se réservant tout le Canada, siege principal du commerce des pelleteries avec l'Isle-Royale & tout le territoire contigu à la rivière St. Jean, il stipula expressément pour ses sujets la liberté absolue de la pêche sur le banc de Terre-neuve. Et comme s'il eût prévu les excès auxquels les Anglois se porteroient dans la suite, il fit élever aussi-tôt après l'importante forteresse de Louisbourg; en vue, tout à la fois, d'assurer la liberté de cette pêche, & de prévenir les entreprises qu'ils pourroient tenter sur la rivière de Québec.

Quelle est donc après cela la politique de ceux qui n'estimant nos colonies qu'à raison de ce qui en rentre effectivement dans les coffres du Roi, ont la simplicité de dire que celles de l'Amérique septentrionale ne méritent pas les soins du gouvernement? Ils ne prennent pas garde ces politiques millionnaires, que de la conservation de nos possessions dans ce pays-là, dépend essentiellement celles de nos Isles de l'Amérique méridionale, de notre colonie encore naissante de la Louisiane, après quatre-vingt ans d'établissement dans une des plus belles contrées de l'univers; de notre commerce enfin tant à la côte de Guinée & aux Indes orientales, qu'au nord de l'Europe & dans le levant.

Je le répète, toutes les branches du commerce sont en raison réciproque de dépendance les unes des autres, & celle de l'Amérique septentrionale en particulier, quoique la moins abondante par elle-même, est peut-être celle dont la conservation importe le plus à la France. On en peut juger par la conduite que les Anglois ont tenue pour nous l'enlever.

Maintenons donc notre commerce dans son intégrité, & tel que par les soins de Louis XIV. nous nous trouvons heureusement en état d'en jouir. S'il n'en a recueilli que les premiers fruits, achetés bien cherement, c'est qu'il lui a fallu du temps & de grandes dépenses pour le fonder & l'affermir.

Il n'y avoit qu'un Prince tel que lui, qui fût capable de former un aussi grand projet & de l'exécuter. Quelle combinaison de vues, & quels obstacles à surmonter? Mais le plus grand après avoir créé une marine formidable, étoit de plier aux idées de la navigation & du commerce maritime, une nation qui ne soupiroit que pour la gloire des combats.

Ce n'est pas que par goût pour les courses maritimes, où il y avoit des hazards à affronter, elle n'eût fait la découverte de plusieurs belles & vastes contrées; ce n'est pas non plus que jusque-là elle eût regardé avec indifférence le commerce maritime dans les pays éloignés; mais au lieu de penser à faire des établissemens solides dans les riches pays de l'Amérique dont elle avoit pris possession, son inconstance naturelle lui avoit fait préférer le commerce des Indes & des contrées de l'Amérique occupées par les Espagnols &

Portugais; & cela malgré les terribles exemples de cruauté dont plusieurs milliers de François avoient été les déplorables victimes depuis près d'un siecle.

La relation de ces étonnantes cruautés des Espagnols & des Portugais, que l'on trouve dans un des manuscrits *in-fol.* de la Bibliothèque de S. A. S. Monseigneur le Duc de Penthievre, saisit d'une telle horreur, que l'on ne peut en soutenir la lecture sans interruption.

La jalousie & la fureur de ces deux nations pour le maintien de leur commerce alloit si loin, qu'ils traitoient avec la même inhumanité, & ceux qu'ils trouvoient en pleine mer, & ceux qu'ils surprenoient faisant le commerce dans leurs parages.

Pour y remédier, il fut stipulé par les traités de paix que les actes d'hostilités ne pourroient être exercés en deçà du premier méridien pour l'Occident, & en deçà du tropique du cancer pour le midi, soit que les navires allassent aux Indes & à l'Amérique, ou qu'ils en revinssent; mais qu'au delà de l'un ou de l'autre terme les vaisseaux seroient de bonne prise de part & d'autre.

Au mépris de ces traités les Portugais & les Espagnols ayant encore eu l'injustice d'arrêter nos vaisseaux; sur les plaintes qu'en portèrent nos armateurs & négocians, Louis XIII. par une déclaration du premier Juillet 1634, » en-
» joignit à ses sujets d'observer les traités, à condition que les Espagnols &
» les Portugais eussent à s'y conformer aussi, sauf à en user comme par le passé,
» au sujet des vaisseaux qui seroient rencontrés au delà des limites désignées,
» jusqu'à ce que les Espagnols & les Portugais eussent laissé la liberté du com-
» merce aux Indes & à l'Amérique, & afin de terminer les difficultés élevées
» au sujet du méridien, il fut fixé à l'*Isle de Fer*, sans s'arrêter à l'opinion de
» ceux qui le plaçoient aux Açores.

Dès-lors nous faisons donc le commerce de l'Amérique & des Indes: mais qu'étoit-ce en comparaison de celui que se proposoit Louis XIV? D'ailleurs il falloit peupler & mettre en valeur nos Isles de l'Amérique qui devoient être le centre de ce commerce immense; & ce ne pouvoit être là l'ouvrage des particuliers. Delà la nécessité de former des compagnies puissantes, soutenues de toute l'autorité royale, & excités par l'attrait des plus grands avantages, joints à des fonds considérables tirés des finances de l'Etat.

Ainsi parurent tout à la fois au mois de Mai 1664, ces deux célèbres Compagnies, connues l'une, sous le nom de Compagnie des Indes orientales, & l'autre sous celui de Compagnie des Indes occidentales.

La première subsiste encore aujourd'hui, sous le titre de Compagnie des Indes simplement, parce que le commerce qui en fait le principal objet n'est pas de nature à être embrassé par des particuliers isolés & sans association. L'autre ne fit que se montrer pour ainsi dire, ayant été supprimée dix ans après, l'objet que Louis XIV. s'étoit proposé en l'établissant, s'étant trouvé rempli dans ce court intervalle.

Cette dernière Compagnie avoit dans son partage la seigneurie de nos Isles de l'Amérique qu'elle devoit peupler & améliorer avec le privilege exclusif d'y faire le commerce. Elle avoit exclusivement le privilege d'y introduire seule des noirs pour y défricher & cultiver les terres; à l'effet de quoi ce n'étoit qu'à elle que la traite des noirs à la côte de Guinée étoit permise.

Dans les vues du Prince, le commerce aux Isles & à la côte de Guinée, n'é-

toit pas interdit aux particuliers ; mais ils ne pouvoient y aller commercer sans la permission de cette Compagnie qui leur délivroit même les congés nécessaires pour cette navigation.

Peu de temps après, & par Arrêts du Conseil d'Etat des 10 Septembre 1668 & 12 Juin 1669, il fut réglé qu'elle ne donneroit plus les congés, & que sur ses permissions, il feroit expédié des passeports du Roi. Un des motifs de la formalité des passeports du Roi, étoit de connoître par-là l'étendue du commerce que les particuliers pouvoient faire dans ces Isles, afin de régler sur cela le temps de l'existence de la Compagnie qui ne devoit être qu'un établissement passager.

D'abord elle n'accordoit la permission de commercer aux Isles & à la côte de Guinée, qu'à condition par les armateurs de lui payer 6 liv. par tonneau du port de chaque navire pour aller, & en outre cinq pour cent en nature des marchandises de retour du cru du pays.

Mais comme le premier droit de 6 liv. par tonneau étoit trop onéreux au commerce, il fut supprimé par Arrêt du Conseil du 9 Novembre 1669, qui laissa subsister encore quelque temps celui de cinq pour cent des marchandises de retour.

Cependant par rapport aux Negres qui seroient transportés à l'avenir de la côte de Guinée aux Isles de l'Amérique, un autre Arrêt du Conseil du 26 Août 1670 déchargea en plein les armateurs du droit de cinq pour cent à cet égard ; au moyen de quoi il ne restoit plus que le droit de cinq pour cent sur les marchandises, droit qui, pour encourager d'autant plus ce commerce, fut enfin réduit à trois pour cent par un autre Arrêt du 4 Juin 1671. En même-temps toutes les marchandises destinées pour l'Amérique furent déclarées exemptes de tous droits de forties & autres généralement quelconques, au lieu que par l'Arrêt du Conseil du 30 Mai 1664 ; elles n'en avoient été affranchies que pour moitié ; exemption qui fut ensuite confirmée, de même que pour les marchandises destinées pour la côte de Guinée, par autres Arrêts des 18 Septembre & 25 Novembre de la même année 1671.

Celle des droits d'octrois avoit déjà été accordée par celui du 12 Février 1665, & renouvelée par autre du 4 Octobre 1672, elle a enfin été solennellement confirmée, de même que celle de tous droits des fermes, par lettres-patentes du mois d'Avril 1717, art. 3 & 4.

Une prompte augmentation du nombre des Negres, ayant aussi paru nécessaire ; pour y exciter les armateurs, par Ordonnance du 13 Janvier 1672 : il leur fut attribué dix livres de gratification pour chaque tête de noirs qu'ils feroient passer de la côte de Guinée aux Isles, & 3 liv. au Capitaine qui les y conduiroit.

En considération de ces exemptions, comme le pays avoit encore besoin d'un secours d'habitans, de vaches, de chevaux & d'ânesses, les armateurs avoient été chargés d'y en porter un certain nombre ; mais par le même Arrêt du 25 Novembre 1671, ils furent encore dispensés de cette obligation. Cependant les besoins des colonies augmentant à proportion du commerce qui s'y faisoit, cette dernière dispense dura peu, & depuis il n'a plus été question de la renouveler par rapport aux engagés, comme on le verra sur l'art. 16, tit. 1, liv. 2, du Capitaine.

A tous ces encouragemens, Louis XIV. enjoignit encore d'autres non moins propres à hâter l'exécution de ses projets de commerce. Comme il ne se trouva pas d'abord dans le Royaume un nombre suffisant de navires pour une navigation vive & soutenue; le premier remède qu'imagina ce Prince fut de rendre un Arrêt dans son Conseil de Commerce, en date du 5 Décembre 1664, par lequel, outre la compatibilité du commerce avec la noblesse, il offrit diverses récompenses à ceux qui bâtiroient des vaisseaux ou qui en acheteroient au-dessus de cent tonneaux, pour leur faire faire des voyages dans la mer Baltique, ou pour porter des hommes & des femmes dans nos colonies; gratifications qu'il eut soin de renouveler par autres Arrêts des 7 Septembre 1669 & 15 Octobre 1679.

Pour l'activité du commerce du nord en particulier, il fit publier aussi une Ordonnance le 15 Janvier 1671, portant qu'il seroit accordé aux Maîtres de navires François frétés pour la Compagnie, chargée de cette partie du commerce, cent sols par tonneau, au delà de ce qui seroit réglé pour le fret des vaisseaux Hollandois, employés par la même Compagnie, lesquels cent sols d'augmentation par tonneau seroient payés; savoir, 40 sols par ladite Compagnie, & 3 liv. pour le compte de Sa Majesté.

Un Arrêt du Conseil du 7 Décembre 1669, avoit déjà invité les étrangers propriétaires de navires à venir s'établir dans quelque Port du Royaume, en leur offrant une gratification de cent sols aussi par tonneau pour chaque navire de 100 tonneaux, & de 6 liv. également par tonneau pour ceux au-dessus de 100 tonneaux; à la charge par eux néanmoins de déclarer au Greffe de l'Amirauté, que leur intention étoit de demeurer dans le Royaume.

Gratification encore de 4 liv. par tonneau pour quiconque feroit bâtir ou acheter des vaisseaux au-dessus de 100 tonneaux en pays étranger, pour en faire l'introduction dans le Royaume, par Arrêt du Conseil du 28 Octobre 1679.

Dans le même temps, le commerce n'étoit pas interdit aux étrangers dans les Ports de France; mais il ne leur étoit permis qu'à la charge de payer 50 sols par tonneau. A l'égard des Flamands, l'imposition étoit d'un écu par tonneau; Ordonnance du 29 Décembre 1673, renouvelée par autre du 2 Mars 1684, qui l'étendit en même temps aux sujets du Roi d'Espagne.

La révocation de l'Edit de Nantes ayant laissé un certain vuide dans nos ports, il intervint un Arrêt du Conseil du 11 Janvier 1686, par lequel il fut permis aux étrangers, de quelque religion qu'ils fussent, de venir commercer en France, d'y séjourner avec leurs familles & leurs domestiques, autant de temps qu'il leur plairoit, & d'en sortir ensuite en toute liberté.

Quoique cet événement soit postérieur à notre Ordonnance, j'ai cru que sa liaison avec les objets précédens, tous relatifs aux mesures prises par Louis XIV. pour rendre le commerce du Royaume florissant, ne permettoit pas de l'en détacher.

Par la même raison, je puis observer ici que ce grand Roi, après avoir dirigé par lui-même les grandes opérations du commerce dans son Conseil privé, nommé le Conseil du commerce dès l'année 1664, établit enfin un Conseil de commerce séparé, par Arrêt du 29 Juin 1700, qu'ensuite il créa six Intendans de commerce, par Edit du mois de Mai 1708, & qu'il ordonna qu'il y eût des Chambres de commerce en certaines villes du Royaume.

Celle de la ville de la Rochelle fut ordonnée par Arrêt du 21 Octobre 1710, mais elle n'a été réellement établie, qu'en conséquence d'un second Arrêt du 15 Juillet 1719.

Reprenons; dès que ce Prince eût vu que l'ardeur de ses Sujets pour le commerce, sur-tout pour celui des Isles de l'Amérique, avoit répondu à ses intentions, il se hâta de révoquer l'octroi de la Compagnie des Indes Occidentales, en un mot de la supprimer comme devenue superflue désormais: ainsi elle ne subsista que dix ans, l'époque de sa suppression étant fixée par l'Edit du mois de Décembre 1674.

Il a été observé qu'avant les Arrêts des 10 Septembre 1668 & 12 Juin 1669, cette Compagnie, non-seulement donnoit les permissions pour le commerce de ces Isles, mais encore délivroit les congés nécessaires pour cette navigation; que dans la suite le Roi ordonna que ces voyages ne se feroient à l'avenir qu'à la faveur des passeports de la Cour, & qu'un des motifs de cette condition imposée aux Armateurs pour cette sorte de commerce, étoit de reconnoître avec certitude les progrès que les particuliers y feroient.

Mais il y en avoit un autre plus intéressant encore; c'étoit d'empêcher que les étrangers ne partageassent ce commerce avec les François; & c'est pour cela que par ce dernier Arrêt du 12 Juin 1669, il fut ordonné que les passeports du Roi ne seroient plus délivrés que sur des certificats des Directeurs de la Compagnie, & que l'enregistrement en seroit fait au Greffe des Amirautés des lieux du départ des vaisseaux, avec soumission de la part des Armateurs de ramener leurs navires, ou dans les mêmes ports ou en quelqu'autre du Royaume. Ce qui fut confirmé tant par autre Arrêt du 1 Juillet 1670, qui exigea de plus le certificat des Officiers de l'Amirauté, portant que le navire pour lequel le passeport étoit demandé, étoit actuellement dans leur port, que par un autre Arrêt encore du 30 Décembre de la même année 1670; le tout sous peine de confiscation avec 1500 liv. d'amende contre les contrevenans, & sur plus grande peine en cas de récidive.

Avant ce temps-là, au moyen des permissions clandestines que la Compagnie donnoit aux étrangers, ils s'étoient en quelque sorte emparés du commerce de nos Isles; d'où il étoit arrivé, que pour mettre un frein à leur cupidité, les Gouverneurs avoient introduit l'usage de fixer le prix de leurs marchandises de même que celui des sucres & autres denrées qui leur étoient données en échange; & cet usage ils l'étendirent aux François après qu'ils eurent rétabli leur commerce, à la faveur des ordres précis du Roi qui en exclusient absolument les étrangers.

Et comme cet usage étoit un abus intolérable tendant à la ruine entière du commerce, il intervint une Ordonnance du 9 Juin 1670, portant » qu'à » l'avenir, toutes les marchandises qui seroient portées de France dans les » Colonies, seroient vendues & débitées, soit en gros soit en détail, à tel » prix, clauses & conditions, dont les vendeurs & les acheteurs convien- » droient, avec défenses à tous Officiers & autres, de mettre aucun prix aux- » dites marchandises, ni aux sucres pris en échange, sous quelque prétexte » que ce fût.

Il n'étoit plus question après cela que d'empêcher que les étrangers ne participassent plus à notre commerce des Isles; & Louis XIV. quand il

n'auroit pas eu l'exemple des autres nations, qui toutes sans exception avoient constamment exclus les étrangers du commerce de leurs colonies, entendoit trop bien les intérêts de sa gloire & de l'Etat pour négliger les précautions convenables à ce sujet.

Pour y parvenir plus sûrement, à la formalité à laquelle il assujettit les Armateurs, de prendre des passeports de la Cour de la manière ci-dessus marquée, il joignit les défenses les plus expressees à ses Sujets d'associer aucuns étranger à leur commerce & de leur prêter leur nom directement ni indirectement; défenses qui, renouvelées par Ordonnance des 10 Juin 1670, & 22 Mai 1671, à peine de 500 liv. d'amende & de punition corporelle en cas de récidive, furent réitérées encore par autres, des 18 Juillet audit an, 23 Avril, 5 Août & 13 Septembre 1686 qui ajouterent à la peine de la première convention celle de la confiscation & de 1500 liv. d'amende.

Depuis ce temps-là, ces réglemens si sages & si salutaires, n'ont pas éprouvé la moindre variation: ils ont au contraire solennellement été renouvelés.

1°. Par le réglement général du 20 Août 1698, à l'occasion du commerce prohibé qui s'étoit introduit aux Isles de l'Amérique durant la guerre, terminée par la paix de Rîswick.

2°. Par les fameuses Lettres-patentes du mois d'Avril 1717 Elles avoient été précédées du réglement du 12 Janvier de la même année, tendant au même but en cette partie, en ce que par l'article 16 du tit. 4, il étoit défendu à tous marchands, maîtres, capitaines & autres gens de mer, navigeans dans les mers de l'Amérique d'y faire aucun commerce avec les étrangers, & d'aborder dans ce dessein aux côtes & Isles de leurs établissemens, sur peine, pour la première fois, de confiscation des vaisseaux avec leur chargement, & des galeres en cas de récidive contre les maîtres & les matelots qui auroient fait cette navigation.

3°. Enfin, par l'Edit du mois d'Octobre 1727, portant réitération des défenses faites aux étrangers de commercer dans nos Isles & Colonies de l'Amérique, sous des peines très-sévères.

Le seul changement qui soit survenu, c'est que depuis 1715, il n'a plus été nécessaire de se munir d'un passeport de la Cour pour aller aux Isles de l'Amérique, & qu'il a suffi de prendre un congé de M. l'Amiral, comme pour toute autre navigation, parce que la Cour a pensé avec fondement, que notre commerce étoit assez affermi & assez brillant pour n'avoir plus à appréhender que les étrangers y prissent part qu'autant que les Gouverneurs & les Intendans oublieroient leur devoir.

Cependant cette exclusion des étrangers si naturelle & si conforme à la droite raison, comme à la saine politique, a été mise en problème depuis peu, à tel point, qu'il a fallu toute la fermeté du grand Ministre qui présidoit alors à la marine, pour faire triompher le véritable intérêt de la nation, & tout l'ascendant que lui donnoit la supériorité de son génie pour y ramener les esprits.

Proposer l'admission des Neutres comme l'unique moyen de conserver nos colonies, cela étoit digne, après tout, d'un siècle philosophe à la manière de celui-ci, où l'on donne tout à la raison, parce que la frivolité y tient lieu de raison. A force d'argumens sophistiques, on prétendoit prouver qu'il étoit juste de sacrifier le commerce du Royaume, peut-être sans retour, & avec
même

même le danger évident de voir passer au pouvoir de l'ennemi, ces mêmes colonies que l'on vouloit conserver dans tout leur éclat ; & cela de peur d'altérer un peu le bien-être de ces superbes colons ; qui semblent ne tenir à la France qu'à proportion des avantages qu'ils en retirent , & qui en temps de guerre ne croient pas devoir en partager avec elles les malheurs ni les inconvéniens.

C'étoit pour une aussi belle cause que nos rationalistes s'épuisoient en colifichets métaphysiques , ou l'ironie ajoutant la raillerie aux faux calculs , s'efforçoit de jeter un ridicule amer sur les trop justes alarmes des négocians réunis du Royaume. Quand leurs aristarques auroient été aux gages des Anglois , auroient-ils pu mieux les servir , & trahir les intérêts de la patrie ? Abandonner tout notre commerce de l'Amérique aux étrangers , disons mieux à nos ennemis , par la seule crainte que nous ne puissions pas le soutenir comme en pleine paix ; quel heureux expédient !

Ce projet aussi préjudiciable que honteux à la nation , & malgré cela tellement appuyé qu'il a pensé l'emporter , a enfin heureusement échoué , parce qu'il auroit éprouvé le même sort sous Louis XIV. & que par un effet marqué de la Providence , l'on voit que l'esprit du gouvernement de ce grand Roi influe toujours sur les délibérations des ministres , dans toutes les occasions critiques.

Ce Prince n'avoit pas cru seulement devoir se précautionner contre le commerce des étrangers dans nos colonies , il avoit encore étendu ses vues jusqu'à interdire tout commerce , tant aux Officiers commandans ses vaisseaux , & aux Intendans , Commissaires & autres Officiers de marine , qu'aux Gouverneurs , Commandans & autres Officiers des colonies.

Le but de ces défenses , par rapport aux Capitaines & Officiers servans sur les vaisseaux du Roi , étoit tout à la fois , que ces vaisseaux fussent toujours en état de combattre pour soutenir l'honneur du pavillon , n'étant pas embarrassés par des marchandises , à la conservation desquelles ceux qui y feroient intéressés , songeroient plus qu'à la gloire de la nation ; & d'empêcher que ces Officiers ne fissent un tort considérable au commerce des négocians par les préférences qu'ils auroient su se faire donner à leur préjudice.

Ce second motif regardoit tout de même les Intendans & Commissaires de la marine , aussi-bien que les Gouverneurs & autres Officiers des colonies ; mais il y avoit de plus pour ceux-ci la crainte de l'abus de leur autorité.

Louis XIV. porta toutes ces défenses dès le commencement de l'établissement de notre commerce aux Isles de l'Amérique , & parce qu'elles étoient assez mal observées , il fut obligé de les réitérer plus d'une fois.

L'Ordonnance la plus remarquable à ce sujet est celle du 20 Août 1691 , par laquelle il fut défendu , comme autrefois , » tant aux Capitaines & autres » Officiers des vaisseaux du Roi , d'y embarquer aucunes marchandises , qu'aux » Intendans de marine , Commissaires-ordonnateurs , Commissaires & Com- » mis aux Classes & autres Employés dans la marine , de faire aucun com- » merce directement ni indirectement , ni de prendre part sous leur nom , ou » sous un nom interposé , sous quelque prétexte que ce fût , dans les vaisseaux

» & effets de leur chargement appartenant aux sujets du Roi, le tout à peine
 » de cassation & de 3000 liv. d'amende, applicable un tiers au dénonciateur,
 » un tiers au profit des pauvres du port, & l'autre tiers au Roi.

En vain ces défenses furent-elles renouvelées encore, sur-tout pour les Capitaines & Officiers de vaisseau, par une autre Ordonnance du 22 Octobre 1692, par l'art. 9 du Règlement du 20 Août 1698, sur peine de privation des appointemens & de cassation, & par une dernière Ordonnance du 20 Octobre 1706; jamais Ordonnances n'ont été plus mal exécutées par le plus grand nombre; & voilà la source des affronts que notre pavillon a essuyé en diverses rencontres, aussi-bien que de nos malheurs sur mer dans la précédente guerre.

Cependant comment après cela concilier la conduite de quelques-uns de ces Officiers, avec le dédain qu'ils affectent pour le commerce, jusqu'à se servir d'expressions indécentes pour se défendre d'escorter les navires marchands? Le commerce n'auroit-il donc plus de prix à leurs yeux, que lorsqu'ils le font eux-mêmes au mépris des Loix de l'Etat?

Du reste, par l'article premier de ce Règlement du 20 Août 1698, pour arrêter le cours du commerce prohibé que la guerre avoit occasionné à l'Amérique, & y rétablir le commerce légitime au profit de la nation, & des droits des fermes en même temps, il fut ordonné que » nul propriétaire de navire
 » ou autre bâtiment destiné pour nos Isles, ne pourroit l'y envoyer qu'après
 » en avoir obtenu la permission par un passeport de Sa Majesté, qui ne seroit
 » expédié que sur un certificat de l'Amirauté, portant que le vaisseau étoit
 » actuellement dans le port; lequel certificat seroit envoyé au Directeur général du commerce. « Il falloit ensuite » que le passeport fût enregistré au
 » Greffe de l'Amirauté où le vaisseau étoit expédié, & enfin que l'armateur
 » & le Capitaine donnassent caution, qui seroit reçue en présence du Commis
 » des Fermes; pour l'exécution des clauses & conditions qui y seroient
 » primées pour le retour en France, & pour le payement des droits dans le
 » lieu de la décharge ».

Les autres articles avoient aussi pour objet d'empêcher le commerce étranger & interlope, les uns en assignant des récompenses à ceux qui se conformeroient à la volonté du Roi, les autres en prononçant des amendes & autres peines contre les infractions de la règle.

Les Gouverneurs, Commandans, Intendans & autres Officiers n'y étoient pas oubliés, parce que ç'a toujours été par eux que le commerce des François a le plus souffert dans tous les temps. Mais Louis XIV. tout absolu qu'il étoit, ne pouvoit se faire obéir en cette partie, à une aussi grande distance, sur-tout dans un point de cette nature, où l'esprit d'avarice & le desir de s'enrichir rapidement étouffent tout sentiment d'honneur aussi-bien que de subordination.

Lors de la suppression de la Compagnie des Indes occidentales, par Edit du mois de Décembre 1674, le droit de trois pour cent sur les marchandises venant de l'Amérique, à quoi avoit été réduit celui de cinq pour cent établi dans l'origine, se trouva dévolu au Roi, & continua d'être payé sous le nom de droit du domaine d'occident. Il l'a été aussi depuis jusqu'à présent, & cela sans augmentation, excepté qu'en l'année 1727, par une Déclaration du Roi du 10 Novembre, il fut imposé un nouveau droit de demi pour cent, pour le pro-

duit être employé aux dépenses nécessaires pour empêcher le commerce interlope aux Isles.

Ce droit auquel les Négocians eux-mêmes ont donné lieu, dans l'espérance de remédier par-là aux abus plus que tolérés par les Gouverneurs & Commandans des colonies, ne devoit durer que trois ans; mais il a été prorogé depuis régulièrement de trois ans en trois ans par Arrêts du Conseil, & il subsiste encore aujourd'hui. Il n'est résulté delà qu'une surcharge pour le commerce, sans qu'il en ait retiré aucun soulagement.

La Compagnie des Indes occidentales, avant sa suppression, avoit déjà souffert un démembrement par l'établissement de la Compagnie du Sénégal, dont le commerce comprenoit le Sénégal, la rivière de Gambie, & autres lieux de la côte d'Afrique, depuis le Cap-Verd jusqu'au Cap de Bonne-Espérance.

Cette nouvelle Compagnie devoit naturellement suivre le sort de celle dont elle avoit été détachée: cependant elle fut confirmée par Lettres-patentes des mois de Juin 1679 & Juillet 1681. Par ces dernières elle fut appelée seconde Compagnie du Sénégal; & il en fut établi une troisième par autres Lettres-patentes du mois de Mars 1696.

La traite des Noirs a essuyé bien des variations. Le privilege exclusif, pour vingt années, en fut accordé à la Compagnie de Guinée établie par Edit du mois de Janvier 1685. A l'expiration du délai, cette Compagnie en obtint la prorogation jusqu'au mois de Novembre 1713, sous le nom de traité de l'Affiente.

A l'échéance de ce nouveau terme, il y eut des propositions pour le renouvellement du privilege: mais le Roi préféra la liberté du commerce, & en conséquence, par Lettres-patentes du mois de Janvier 1716, ce commerce fut rendu libre à tous les négocians & armateurs des Villes ayant la faculté de commercer aux colonies, avec les mêmes exemptions qu'avoit la Compagnie, à condition néanmoins par l'article 3, de payer au Trésorier-général de la marine 20 livres par têtes de Nègres qui feroient débarqués à l'Amérique, & par rapport à la traite de la poudre d'or, de payer 3 liv. par tonneau, le tout au retour des navires de France.

Ces sortes d'armemens ne pouvoient alors se faire que dans les ports de Rouen, la Rochelle, Bourdeaux & Nantes.

Il fut réglé ensuite par une Déclaration du Roi du 14 Décembre de la même année, concernant les Négrillons & les Négrittes, qu'il ne seroit payé que les deux tiers du droit pour les Négrillons, & la moitié pour les Négrites.

Un Arrêt du Conseil du 27 Septembre 1720, révoqua cette liberté du commerce de Guinée, & rétablit la Compagnie créée en 1685, avec réunion à perpétuité à la Compagnie des Indes, à laquelle furent accordés les mêmes droits & privileges dont la première avoit joui, & de plus non-seulement l'exemption des 20 liv. par tête de Nègres, & des 3 livres par tonneau, que le Roi avoit imposé sur les navires des particuliers; mais encore une gratification de 13 liv. par tête de Noirs qu'elle introduiroit aux Isles & colonies de l'Amérique, & de 20 liv. pour chaque marc de poudre d'or qu'elle feroit entrer dans le Royaume.

Au moyen de cette disposition toujours subsistante, les particuliers ne peuvent plus faire le commerce de Guinée qu'avec la permission de cette Compa-

gnie, à laquelle ils payent pour chaque tête de Nègres, Nègresses, Négrillons & Négrittes indistinctement, qu'ils introduisent à l'Amérique, la somme de 10 liv. argent de France, au retour des navires dans le port du Royaume où se fait le désarmement. Il n'est rien dû pour la traite de la poudre d'or.

Cette Compagnie au reste ne peut permettre ce commerce qu'aux négocians des Villes qui ont la faculté de commercer aux colonies. Arrêt du Conseil du 30 Septembre 1741.

Au temps de cette Ordonnance, il n'étoit encore pas question de notre colonie de la Louisiane. Ce pays si beau & si fertile étoit à peine découvert, on n'en connoissoit point la valeur; & il en a été de même long-temps encore après, parce qu'on n'en recevoit que des rapports infideles.

Sur de meilleurs mémoires, on pensa enfin à y faire un établissement solide. Pour cet effet la Compagnie d'occident fut formée par Lettres-patentes du mois d'Août 1717, avec le privilege exclusif d'y faire le commerce, & de recevoir tous les castors gras & secs que les habitans de la colonie de Canada traiteroient dans le pays. Cet octroi qui étoit pour vingt-cinq ans, à compter du premier Janvier 1718, jusqu'au dernier Décembre 1742, fut confirmé, spécialement pour la traite des castors par Arrêt du Conseil du 11 Juillet 1718, revêtu de Lettres-patentes du même jour.

L'article 5 de cet Arrêt du Conseil a fixé le prix des castors gras à 3 liv. la livre, & celui des castors secs à 1 liv. 10 sols.

Les différens à naître à ce sujet ont été déclarés dans les articles 19 & 20 de la compétence des Officiers de l'Amirauté, sauf l'appel à l'ordinaire, si les castors sont trouvés dans des vaisseaux, barques ou chaloupes. Hors delà, c'est aux Intendans dans les provinces, & au Lieutenant-général de Police pour Paris, qu'il appartient d'en connoître, à la charge de l'appel au Conseil d'Etat du Roi.

Cette Compagnie d'occident, aussi-bien que celles de la mer du sud & de Guinée, furent réunies en 1719 & 1720 à la Compagnie appelée originairement la Compagnie des Indes orientales, & depuis jusqu'à présent, Compagnie des Indes simplement.

Mais elle n'a pas joui de son octroi, par rapport à la Louisiane, le temps qu'il devoit durer, s'en étant démise entre les mains du Roi, qui accepta sa démission par Arrêt du Conseil du 23 Janvier 1731, revêtu de Lettres-patentes du 10 Avril suivant. Après quoi Sa Majesté, par Ordonnance du 4 Août de la même année, permit à tous ses sujets d'aller commercer librement à la Louisiane, aux mêmes conditions qu'aux Isles & autres colonies de l'Amérique; ce qui subsiste encore aujourd'hui. Mais le privilege du commerce des castors, de même que celui de la traite à la côte de Guinée est resté à la Compagnie des Indes, de maniere que les particuliers ne peuvent faire la traite des Noirs sans sa permission, comme il a été observé ci-dessus.

En tout ceci, il est aisé de reconnoître la suite & l'exécution du plan de commerce formé par Louis XIV. mais rien ne le prouve mieux que les fameuses Lettres-patentes du mois d'Avril 1717, données d'abord pour les Isles de l'Amérique en particulier, & ensuite déclarées communes pour nos autres colonies; savoir, pour le Canada, par un Arrêt du Conseil du 11 Décembre de la même année, & pour la Louisiane par autres Arrêts du 30 Septembre 1732 & 31 Octobre 1741.

Le préambule de ces Lettres-patentes est remarquable, le voici.

» Le feu Roi ayant par Edit du mois de Décembre 1674, éteint & supprimé la Compagnie des Indes occidentales, précédemment établie par autre Edit du mois de Mai 1664, pour faire seule le commerce des Isles Françoises de l'Amérique, & ayant réuni au domaine de la Couronne les terres & pays dont elle étoit en possession, avec permission à tous ses sujets d'y trafiquer librement, voulut par différentes graces les exciter à en rendre le commerce plus florissant. Cette considération l'engagea de rendre les 4 Juin & 25 Novembre 1671, 15 Juillet 1663, premier Décembre 1674, 10 Mai 1677 & 27 Août 1701, différens Arrêts, par lesquels il exempta de tous droits de sortie & autres généralement quelconques, les denrées & marchandises du cru ou fabrique du Royaume, destinées pour les colonies Françoises; & par les Arrêts des 10 Septembre 1668, 19 Mai 1670 & 12 Août 1671, il accorda la faculté d'entrepôser dans les ports du Royaume les marchandises provenant desdites colonies. Nous avons été informés que les différentes conjonctures des temps ont donné occasion à une grande multiplicité d'autres Arrêts, dont les dispositions absolument contraires ou difficiles à concilier, font naître de fréquentes contestations entre les négocians & l'adjudicataire de nos fermes, ce qui seroit capable d'empêcher nos sujets d'étendre un commerce qui est utile & avantageux à notre Royaume, & qui mérite une faveur & une protection particulière; nous avons estimé nécessaire d'y pourvoir par une loi fixe & certaine, après avoir fait examiner les mémoires qui nous ont été présentés à ce sujet par les négocians de notre Royaume, les réponses de l'adjudicataire de nos fermes, & tous les Edits, Déclarations & Arrêts intervenus sur cette matiere ». A ces causes, &c.

(a) Comme cette loi est encore aujourd'hui la regle du commerce de nos colonies, à quelques changemens près, qui ont paru nécessaires, il importe extrêmement de la faire connoître, & l'idée qu'on en va donner ne paroîtra pas un hors d'œuvre à ceux qui y reconnoîtront le plan de Louis XIV.

L'article premier détermine les ports dans lesquels les armemens pour les colonies pourront être faits. Ces ports sont Calais, Dieppe, le Havre, Rouen, Honfleur, Saint Malo, Morlaix, Brest, Nantes, la Rochelle, Bourdeaux, Bayonne & Cette.

Depuis, la même faculté a été étendu à Marseille, par autres Lettres-patentes du mois de Février 1719; à Dunkerque par autres du mois d'Octobre 1721, confirmées par Arrêt du Conseil du 3 Septembre 1726; à Vannes par Arrêt du Conseil du 21 Décembre 1728, & encore à Libourne & à Cherbourg par Arrêts du Conseil du 8 Juin 1756.

Les négocians qui armeront pour les colonies, sont assujetties par l'article à faire leur soumission au Greffe de l'Amirauté, par laquelle ils s'obligeront, sous peine de 10000 liv. d'amende, de faire revenir directement leurs vaisseaux dans le port de leur départ, sauf les cas de relâche forcé, naufrage ou autre accident imprévu.

On trouve dans l'article 3, l'exemption de tous droits d'entrée & de sortie, pour toutes les marchandises du cru ou de la fabrique du Royaume, même pour la vaisselle d'argent dont la destination sera pour les colonies Françoises.

(a) On trouvera cette piece sur l'art. 16, tit. du Capitaine.

ses, qu'elles viennent des Provinces des cinq grosses fermes, ou de celles réputées étrangères, à l'exception des droits unis & dépendans de la ferme générale des aydes & domaines.

De même pour les munitions de guerre, vivres & autres choses nécessaires, prises dans le Royaume pour l'armement des vaisseaux ayant la même destination. Art. 4.

Il faut prendre garde qu'il y a une Ordonnance de Louis XIV. du 4 Mars 1699, qui défend de porter de l'or ou de l'argent monnoyé aux Isles de l'Amérique, pour y commercer, de manière que le commerce ne doit s'y faire qu'avec des denrées & marchandises, sur peine de confiscation, de 3000 liv. d'amende & de prison contre les Capitaines ou autres contrevenans, & de trois ans de galères en cas de récidive; laquelle Ordonnance, fondée sur les principes de ce commerce, est toujours restée dans sa force, comme n'ayant pas été révoquée par aucune loi expresse ni tacite.

Par l'art. 5, les denrées & marchandises du Royaume venant par mer d'un port du Royaume dans un autre, doivent à leur arrivée, être renfermées dans un magasin d'entrepôt sans pouvoir être versées de bord à bord.

A l'égard de celles qui viennent par terre, il faut en faire la déclaration au bureau du lieu de leur enlèvement, par quantité, poids & mesure, en prendre un acquit-à-caution, & les faire décharger dans le magasin d'entrepôt, dans le terme de trois mois, suivant la disposition de l'art. 6.

S'il y a fraude dans la voiture, il y a la peine de la confiscation des marchandises & de 500 liv. d'amende aux termes de l'art. 7.

L'art. 8 ordonne que les marchandises ne pourront être embarquées qu'elles n'aient été visitées & vérifiées par les commis.

Suivant l'art. 9, ces marchandises embarquées pour les colonies doivent être déchargées dans un an au plus tard, & le certificat en doit être rapporté, écrit au dos de l'acquit-à-caution, par l'Intendant ou Commandant, & par les commis du fermier du domaine d'occident, à peine de payer le quadruple des droits.

Les marchandises & denrées des pays étrangers dont la consommation est permise dans le Royaume, même celles qui seront tirées de Marseille & Dunkerque, payeront les droits d'entrée au premier bureau, par lequel elles entreront dans le Royaume, nonobstant leur destination pour les colonies; mais à la sortie elles ne payeront rien. Art. 10.

Le bœuf salé venant des pays étrangers, dans un des ports où peuvent se faire les armemens pour les colonies, déclaré par l'art. 11 exempt de tous droits d'entrée & de sortie, à condition toutefois de le mettre à l'entrepôt à l'arrivée, sous peine de confiscation.

Défenses de charger pour les colonies aucunes marchandises étrangères, dont l'entrée & la consommation n'est pas permise dans le Royaume, à peine de confiscation & de 3000 liv. d'amende qui sera prononcée par les Officiers de l'Amirauté. Art. 12.

Les art. 13 & 14 regardent les soyeries & autres marchandises d'Avignon, & les toiles de Suisse. Les premières doivent payer les droits d'entrée, & les autres ceux de sortie, nonobstant leur destination.

Permis d'entreposer les marchandises & denrées de toute sorte du crû des

colonies Françoises, à leur arrivée dans un des ports privilégiés pour ce commerce ; au moyen de quoi, lorsqu'elles sortiront de l'entrepôt pour être transportées en pays étranger, elles seront exemptes de tous droits d'entrée & de sortie, même du droit du domaine d'occident, à la réserve de trois pour cent auxquelles elles demeureront sujettes. Art. 15.

A l'effet de cette exemption, l'art. 16 veut que les négocians soient tenus de faire leur déclaration au bureau du lieu du départ des marchandises, de leur destination pour le pays étranger, avec soumission de rapporter dans six mois au plus tard, un certificat en bonne forme de leur déchargement, signé du Consul François, s'il y en a, ou à son défaut par les juges des lieux ou autres personnes publiques, à peine de payer le quadruple des droits.

L'art. 17 permet aussi la sortie par terre pour les pays étrangers, moyennant les précautions qui y sont marquées ; mais cela ne regarde que les sucres, indigo, gingembre, rocou & cacao ; & ce n'est que par les endroits désignés dans l'art. 18, à peine de confiscation & de 3000 liv. d'amende.

L'art. 19 fixe les droits dûs sur les marchandises, lorsqu'elles se consomment dans le Royaume ; lesquels droits sont dûs au fermier des cinq grosses fermes, sauf celui du domaine d'occident sur les sucres brut & terré, dont la déduction doit être faite sur les droits dûs par lesdits sucres.

Dans les articles 20, 21, 22, 23 & 24, il est encore question des droits.

Il a été dérogé à la disposition de l'art. 20, par Arrêt du Conseil du 3 Septembre 1726, en ce qu'il a permis aux négocians François qui armeront pour les colonies, de porter toutes les marchandises & denrées qu'ils y auront prises, en droiture à Marseille ; à condition néanmoins d'y payer les droits qu'ils auroient payés dans le port de leur armement s'ils y eussent fait leur retour. Le même Arrêt a permis pareillement aux négocians des ports de St. Malo, Morlaix, Brest & Nantes, venant de l'Amérique, de faire leur retour en tel desdits ports de Bretagne qu'ils aviseront.

Par l'art. 25, toutes les marchandises des colonies sont assujetties à payer trois pour cent, en nature ou de leur valeur, au fermier du domaine d'occident à leur arrivée dans quelque port du Royaume que ce soit, nonobstant la déclaration d'entrepôt.

Défenses dans l'art. 26 de transporter des colonies dans les pays étrangers ou dans les Isles étrangères voisines, aucunes marchandises du crû desdites colonies, à peine de confiscation des vaisseaux & marchandises, & de 1000 liv. d'amende, qui sera prononcée par les Officiers de l'Amirauté, outre d'autres peines contre les Capitaines.

Il a aussi été dérogé à cet article par Arrêt du Conseil du 27 Janvier 1726, par rapport à l'Espagne, où il est permis de porter directement toutes sortes de marchandises du cru des Isles Françoises de l'Amérique, à l'exception seulement des sucres bruts. Cette permission toutefois ne s'étend pas aux habitants desdites colonies. Veut au surplus S. M. que les navires François qui auront transporté directement des marchandises des Isles en Espagne, soient tenus de revenir dans les ports de France d'où ils seront partis, sous les peines portées par l'article 2 ci-dessus, & que les Négocians qui auront fait ce commerce, soient obligés de rapporter à leur retour en France ; l'état des marchandises qu'ils auront chargé aux Isles, certifié par les principaux em-

ployés des fermes, & en outre l'état du déchargement fait en Espagne, certifié par le Consul de France, sur la vérification desquels états, les droits du domaine d'occident seront acquittés.

Cet Arrêt qui a été confirmé par celui du 3 Septembre de la même année ci-dessus cité, n'a rien de commun avec la Déclaration du Roi du 29 Janvier 1716, enregistrée au Parlement, par laquelle le commerce de la mer du sud a été défendu aux François sur peine de mort : déclaration rendue en conformité des traités faits avec la couronne d'Espagne. Lors de la paix d'Utrecht, les défenses n'étoient que sur peine de confiscation du vaisseau & des marchandises avec amende arbitraire ; lettre de M. le Comte de Toulouse du 14 Décembre 1715.

Défenses aussi par l'article 27 de nos Lettres-patentes, de prendre aucuns vins étrangers pour les colonies, même dans l'Isle de Madere, où cela étoit permis auparavant.

Suivant l'art. 28, les droits d'entrée qui auront été payés sur les marchandises des colonies, ne seront point restitués, quoiqu'elles passent ensuite à l'étranger ; & elles seront même sujettes aux droits de sortie, excepté néanmoins les sucres, l'indigo, le gingembre, le café, le rocou, le cacao, les drogueries & épiceries.

Aux termes de l'art. 29, les sucres & les sirops ne doivent être déclarés à leur arrivée dans le Royaume que par quantité de futailles ou caisses, & non par poids, comme il en est usé à l'égard des autres marchandises ; mais toutes doivent être déchargées en présence des Commis des fermes.

Les magasins d'entrepôt seront choisis par les négocians à leurs frais, & fermés à trois clefs, dont l'une sera remise au commis du fermier des cinq grosses fermes, l'autre au commis du domaine d'occident, & la troisième entre les mains de celui qui sera proposé par les négocians. C'est la disposition de l'art. 30 ; mais depuis, par Arrêt du Conseil du 6 Mai 1738, il a été permis aux négocians d'entrepôser, du consentement du fermier, dans leurs propres magasins, à la charge par eux de déclarer chaque magasin au fermier, de se soumettre de représenter les marchandises, en même quantité & qualité, toutefois & quantes, de ne pouvoir les changer d'un magasin dans un autre sans le congé du fermier, & d'en souffrir à tout instant le recensement.

Le 3^{me}. & dernier article, regarde des droits pour des cas particuliers en faveur du raffinage du sucre brut, dans les villes de Bordeaux, la Rochelle, Rouen & Dieppe. En interprétation de cet article, il y a l'Arrêt du Conseil du 17 Novembre 1733.

Le temps de la durée de l'entrepôt permis par les articles 5, 6, 11, 15 & 30 desdites Lettres-patentes, n'ayant point été fixé par aucun de ces articles, il l'a été par une Déclaration du Roi du 19 Janvier 1723, suivie d'autres Lettres-patentes du 21 Mai de la même année, & il a été déterminé à un an, à compter du jour que les marchandises auront été mises dans l'entrepôt.

Mais il s'est élevé sur cela une difficulté en 1750, par rapport aux vins de Bordeaux. Le fermier prétendoit, contre ce qui s'étoit pratiqué jusque-là, que l'année devoit se compter, du jour que les vins achetés dans la haute Guyenne, étoient entreposés à Bordeaux, quoique destinés pour la Rochelle, à l'effet d'y être entreposés en attendant leur chargement pour les colonies.

Les

Les armateurs de leur côté alléguoient, qu'à compter l'année d'entrepôt de cette manière, il arriveroit souvent qu'elle seroit écoulée avant qu'ils eussent été en état de profiter de l'exemption des droits, tandis qu'aux termes des Lettres-patentes de 1723, ils devoient avoir une année entière utile, à compter du jour de l'entrepôt dans le port de la destination des marchandises pour les colonies.

La contestation portée devant le Juge des Traités de la Rochelle, il décida en faveur du fermier, & en conséquence, par Sentence du 3 Mars 1752, il débouta les sieurs Rasteau, Couillandean & Hoogwerf de l'opposition qu'ils avoient formée aux contraintes décernées contr'eux, pour le payement des droits sur les vins qu'ils avoient fait venir de Bourdeaux, sous prétexte qu'il y avoit plus d'un an qu'ils avoient été entreposés à Bourdeaux, quoiqu'ils eussent été expédiés pour les colonies dans l'année de l'entrepôt à la Rochelle. Mais par Arrêt de la Cour des Aydes du 6 Août 1755, la sentence a été infirmée, & le fermier condamné de restituer les sommes par lui exigées par provision pour les droits qui n'étoient pas dûs dans les circonstances.

De sorte qu'il a été jugé par cet Arrêt, que l'année d'entrepôt ne doit se compter véritablement que du jour de l'entrepôt des marchandises dans le port de la destination pour les colonies, sans égard aux temps que ces mêmes marchandises peuvent avoir resté dans une autre ville, quoiqu'elles y aient été entreposées, dès que ce n'étoit pas de là qu'elles devoient partir pour les colonies.

Au reste dans cette occasion les vins n'avoient pas proprement été entreposés à Bourdeaux, ils avoient seulement été mis dans des magasins de sûreté, pour empêcher que la consommation ne s'en fît à Bourdeaux. Ce n'étoit pas là en un mot qu'ils devoient être chargés pour les colonies, mais à la Rochelle; & par conséquent l'année n'avoit pu courir que du jour de l'entrepôt à la Rochelle. C'est ce que M^e. Babilie, Avocat avoit très-solidement établi dans son mémoire imprimé, en réfutant avec beaucoup de justesse & de précision les subtilités ordinaires du fermier.

L'entrepôt des marchandises destinées pour la côte de Guinée est de quatre ans. Arrêt du Conseil du 2 Octobre 1742.

Pour contravention à ces Lettres-patentes de 1723, confirmatives du Règlement du 12 Janvier de la même année, & de tant d'autres antérieurs prohibitifs du commerce étranger aux colonies, le nommé Gille Robin, Capitaine du navire le St. Michel du Havre, convaincu d'avoir fait le commerce étranger à St. Domingue, fut condamné par Sentence de l'Amirauté du lieu en 2000 liv. d'amende & à six mois de prison, outre la confiscation de ses marchandises; mais cette condamnation n'ayant pas paru assez rigoureuse, par Ordonnance du Roi du 23 Juillet 1724, ce capitaine fut déclaré incapable de monter à l'avenir aucun bâtiment destiné pour les colonies.

Je ne me laisserai point de le redire; tout cela est une suite du plan formé par Louis XIV. & de l'exécution qu'il en avoit commencée avec tant de succès, qu'il ne falloit plus qu'un peu de temps pour la consommation de ce grand ouvrage.

Sur le pied qu'il avoit déjà mis la navigation & le commerce maritime; après en avoir assuré les progrès, tant par l'augmentation de ses forces navales, que par un grand nombre de Ports & Havres rendus par ses ordres;

plus commodes & d'un abord plus facile; il ne restoit plus pour couronner la gloire de son entreprise, qu'à former un corps de loix particulieres, toutes relatives à cet objet, où l'on trouvât des dispositions pleines d'équité & de sagesse pour instruire les gens de mer de leurs principaux devoirs, fixer la jurisprudence des contrats maritimes, & établir une bonne police dans les ports & rades, de même que sur les côtes du royaume, en déterminant en même temps les droits, privileges, & prérogatives de l'Amiral, la juridiction de l'Amirauté, la procédure qui devoit y être observée, les fonctions & les obligations enfin des Juges & autres Officiers préposés pour concourir au maintien du bon ordre dans cette partie de notre Droit François, où jusques-là tout étoit en quelque sorte arbitraire. Et c'est ce qui a été admirablement exécuté dans cet Ordonnance, qui, (a) comme il a été observé ailleurs, est sans contredit le chef-d'œuvre de la législation de Louis XIV.

Celles de 1667, 1669, 1670 & 1673, sont à la vérité chacune dans son genre, d'une beauté singuliere qui charme d'autant plus qu'on y donne plus d'attention: mais ces Ordonnances roulent sur des matieres dès-lors extrêmement connues. Il n'étoit question que de choisir & d'arranger. Il y avoit beaucoup moins à ajouter qu'à réformer, & pour tout cela il suffisoit d'être versé dans l'ordre judiciaire & dans la jurisprudence générale; au lieu que pour la formation de celle-ci il falloit créer à chaque instant, sur-tout pour la partie relative à la jurisprudence maritime, totalement négligée dans nos anciennes Ordonnances; car il est bon de remarquer ici; qu'excepté quelques réglemens de Police, il n'y est question, presque par-tout, que des droits & prérogatives de l'Amiral & de sa juridiction.

Il étoit donc question de se frayer une route dans un pays inconnu, & cela sans autres guides que le droit romain fort court sur cette matiere, & quelques Auteurs qui ont recueilli les Us & Coutumes de la mer; mais qui, pour n'en avoir pas d'ordinaire pénétré le sens, y avoient mis fort peu d'ordre & de précision.

Il en falloit extrêmement néanmoins pour traiter, avec autant de netteté que d'intelligence, des matieres aussi abstraites & aussi étrangères à la jurisprudence ordinaire, où par conséquent il étoit si aisé de se méprendre & de tomber dans des contradictions qu'une grande méditation soutenue d'un discernement exquis, étoit seul capable de faire éviter.

Et c'est-là ce qui fait le mérite distinctif & caractérisé de notre Ordonnance. On y trouve un corps de doctrine admirable; une collection précieuse de décisions claires & profondes en même temps sur une infinité de points cardinaux, jusques-là ignorés ou mal développés. Ce sont autant de principes féconds, dont un esprit attentif & accoutumé à la précision, est en état de tirer des conséquences sûres, propres à résoudre tous les cas qui peuvent se présenter. Enfin ce qui met le comble à l'éloge de notre Ordonnance, c'est qu'à quelques décisions près, elle est devenue en quelque sorte la loi générale de toutes les nations de l'Europe commerçantes sur mer.

Il est vrai qu'il y a été fait depuis de grands changemens; mais ils n'ont aucun rapport à la jurisprudence, qui est toujours demeuré la même. Ces changemens en effet ne regardent guere que la police de la navigation & du commerce, matiere naturellement sujette à de nouveaux réglemens. Peut-être,

(a) Voyez la Préface.

après tout ont-ils été trop multipliés, & quelques-uns faits avec trop peu de précaution, de là tant de variations & de contrariétés. La matière des prises entr'autres a éprouvé des changemens qui rendent cette partie de nos loix maritimes extrêmement compliquée & embarrassante.

Cependant malgré toutes ces attentions à régler, protéger & encourager le commerce maritime, il lui auroit manqué un avantage considérable, dont la privation seule auroit été capable de contre-balancer tous les autres, si la juridiction de l'Amirauté, où doivent être portées les fréquentes contestations qui naissent en exécution des contrats maritimes, & qui doivent être décidées avec la célérité qu'exige la vivacité des opérations relatives à la navigation, n'eût pas été déclarée exempte d'une quantité de droits & de formalités, dont les autres juridictions sont surchargées; & si d'un autre côté, par rapport au contrôle des pièces, les unes n'en eussent pas été déchargées en plein, & si le droit dû pour les autres n'eût été modéré de manière à ne pas devenir trop onéreux au commerce.

On trouvera avec les preuves sur l'art. 2 du titre de l'Amiral, l'énumération des droits & des formalités dont la juridiction de l'Amirauté est affranchie.

A l'égard du contrôle, l'article 7 du Tarif du 27 Septembre 1722, y avoit assujetti les polices d'assurance, comme les contrats à la grosse; mais par Arrêt du Conseil du 12 Août 1732, qui sera rapporté sur l'art. 2 du tit. des assurances, toute police d'assurance en a été déclarée exempte; & si l'on a laissé subsister le droit pour le prêt à la grosse, c'est que ce contrat est aussi peu favorable au commerce maritime que celui de l'assurance y est nécessaire.

Par l'article 38 du même Tarif, tout dépôt de pièces sous signatures privée, est aussi assujetti au droit de contrôle. Cela étoit extrêmement gênant & onéreux pour le commerce de l'Amérique, parce que ce commerce ne peut se faire avec les habitans de nos colonies, sans leur faire des crédits, dont les pièces justificatives apportées en France par les capitaines de navires, pour servir à leur décharge envers leurs armateurs, sont sujettes à être envoyées ensuite aux colonies pour en retirer le paiement des débiteurs.

Les armateurs & négocians porteurs de billets ou reconnoissances des colons de l'Amérique, craignant avec juste raison, sur-tout en temps de guerre, que ces pièces ne se perdissent dans la traversée, cherchent à se précautionner contre cet inconvénient, en les faisant enregistrer au greffe de l'Amirauté; mais le greffier refusant l'enregistrement, à cause de la disposition du Tarif, à moins que ces pièces ne fussent préalablement contrôlées, il arrivoit que les négocians & armateurs aimoient mieux courir le risque de la perte des pièces justificatives de leurs créances, que d'en payer le droit de contrôle.

Dans cet embarras, ils se pourvurent auprès de M. Orry, Contrôleur général des Finances, qui, sur la réponse des Sous-Fermiers du droit de contrôle, décida par sa lettre à M. de Barentin Intendant, du 12 Août 1743, « que ces » pièces pourroient être librement enregistrées à l'Amirauté sans être contrô- » lées, à condition néanmoins que les armateurs & négocians ne pourroient en » faire usage en France, ou des copies qui en seroient délivrées en cas de perte » des originaux, sans être préalablement contrôlés, & les droits acquittés.

En ce qui concerne les contrats d'engagement des matelots, pour le commerce ou pour la course, l'art. 50 du Tarif règle le droit de contrôle à 5 sols

pour chaque article du rôle, sans néanmoins que la totalité du droit puisse excéder 15 liv. Il n'y a de difficulté à cet égard de la part des préposés à la perception des droits de contrôle, qu'en ce qu'ils prétendent que le capitaine doit payer un droit de contrôle à part, sur le pied des gages qu'il doit gagner, comme ne devant pas être compris & confondu avec les matelots; mais c'est là une chicane. Dans l'esprit de l'Ordonnance, toutes les dispositions qu'elle contient par rapport aux matelots, doivent être appliquées aux capitaines & autres officiers, sauf les cas où ils sont mis en opposition les uns avec les autres. Voyez l'art. 21 tit. de l'engagement & des loyers des matelots, avec les observations sur les art. 2, 6, 9 & 10 du même titre.

Il a été un temps que ces mêmes préposés ne vouloient pas borner le droit de contrôle des connoissemens à 5 s. tel qu'il a été fixé par l'art. 60 du Tarif, pour les lettres de voiture, sans prendre garde que les lettres de voiture qui sont d'usage sur mer comme sur terre, représentent absolument, dans la navigation au cabotage de port à port, les connoissemens dont on use dans la navigation au long cours, ou au grand cabotage; mais la difficulté ne subsiste plus.

Enfin pour ce qui est des charte-parties, comme il n'y a rien dans le Tarif qui s'y rapporte directement, ces préposés toujours ardens à étendre les droits, prétendent percevoir le contrôle des actes de cette nature sur le pied des sommes fixées pour le fret; & non-seulement ils le perçoivent de cette manière, mais même, ce qui est un abus encore plus criant, ils le prennent sur tous les articles de la charte-partie, quoiqu'il n'y ait quelquefois d'usage à en faire justice, que contre quelques-uns de ceux qui l'ont souscrite; au lieu de borner le droit de contrôle aux articles pour raison desquels seulement il y a matière à action contre ceux qui refusent de les exécuter.

Il est étonnant que les négocians ne se soient pas pourvus à ce sujet, pour faire régler le droit qui peut être légitimement perçu pour le contrôle des charte-parties, & qui naturellement ne devoit être exigé que sur le pied des lettres de voiture & des connoissemens, ou des contrats d'engagement des matelots; c'est-à-dire, qu'à raison de cinq sols par article.

En effet, qu'un maître s'engage de prendre dans son navire une telle quantité de marchandises de plusieurs personnes, ou que sans charte-partie il s'oblige par des connoissemens de livrer, moyennant le paiement de son fret, les marchandises qu'il reconnoît avoir déjà reçues dans son bord; n'est-ce pas absolument la même chose? Et à l'égard des marchands chargeurs, quelle différence peut-on faire, entre ceux qui se soumettent de charger leurs marchandises dans un navire, & ceux qui y ayant déjà chargé retirent du maître des connoissemens pour l'obliger de remettre les marchandises à leur destination, moyennant aussi le paiement de son fret?

En tout cas s'il restoit quelque difficulté sur cela, le bien du commerce exigeroit toujours, que le droit de contrôle pour les charte-parties, fût modéré effectivement à cinq sols par article.

L'accroissement des forces de l'Etat sera toujours en proportion des facilités, de la protection & des avantages que l'on accordera au commerce.

Nota. Les observations ci-dessus prouvent que l'on s'est trop avancé dans l'avertissement qui est à la tête du recueil de pièces concernant la compétence de l'Amirauté, imprimé à Paris chez d'Houry en 1759, lorsqu'on y a déclaré art. 21, pag. 36, affirmativement & sans modification, qu'à l'Amirauté l'on n'est point assujetti au contrôle des actes sous seings privés.



LIVRE PREMIER.

Des Officiers de l'Amirauté & de leur Jurisdiction.

TITRE PREMIER.

De l'Amiral.



Plusieurs Auteurs se sont fatigués inutilement à chercher l'étymologie du nom d'Amiral : il en est même qui sur cela se sont livrés à des conjectures qui passoient le raffinement.

La Popeliniere (qui s'est donné pour le premier qui ait traité de la charge d'Amiral, parce qu'il n'avoit pas eu connoissance des écrits de le Ferron & de du Tillet, imprimés, l'un en 1555, l'autre en 1578, sur une édition précédente) dans son *Traité de l'Amiral* pag. 66 & suiv. après avoir réfuté les différentes opinions formées à ce sujet, conclut que l'étymologie en est absolument incertaine ; en quoi il a été suivi par Seldenus *mare clausum seu de dominio maris lib. 2^o. cap. 16. fol. 336*, par du Cange & par le plus grand nombre des Auteurs qui ont écrit après lui sur cette matiere.

Le même la Popeliniere, ajoute néanmoins que ce terme Amiral, originairement *Almiral*, puis *Admiral*, n'a été connu en France qu'au temps des guerres des Croisades ; d'où il s'ensuivroit, comme l'ont pensé le Pere Fournier, liv. 7, chap. 1, fol. 297, & le Pere Daniel dans son histoire de la milice Francoise, tom. 2, liv. 14, chap. 7, pag. 690, que ce mot nous seroit venu effectivement des Sarrafins ou Arabes & par conséquent favoriseroit l'opinion de ceux qui le font venir d'*Emir* ou *Amira*, terme Arabe, qui, selon du Cange & Loccenius *de jure mariitimo lib. 2^o. cap. 2^o. n^o. 1^o. pag. 135, dominum vel præfectum signat.*

Ce qui appuye encore cette opinion, qui est aujourd'hui généralement adoptée ; c'est non-seulement que Seldenus *suprà*, dit que l'on n'a commencé tout de même à se servir de ce mot en Angleterre que sous le regne d'Edouard I^{er}. mais encore qu'il a passé en Sicile, en Espagne & dans les autres pays de

l'Europe, dont les Princes ont également pris part aux expéditions relatives à la conquête de la Terre-Sainte.

Les Croisés voyant que les Sarrafins & les Mahométans appelloient *Emirs* ou *Amiras* les chefs de leurs troupes, l'emprunterent d'eux pour désigner les commandans de leurs flottes; delà en France par un léger changement s'est formé le nom d'Amiral, rendu ensuite en latin par ces expressions, *maris præfectus*, *præpositus ad mare*, *classis regiae magister*, *galliarum Neptunus*.

Cependant les Sarrafins & les Arabes appelloient indifféremment *Emirs* ou *Amiras*, les commandans des provinces ou des troupes de terre; & les chefs de leurs forces navales. On voit même dans nos anciennes Ordonnances, antérieures à la création de la charge d'Amiral, & même à toutes commissions données par nos Rois pour le commandement des forces maritimes, que sous le nom d'*Amiraux* étoient compris des chefs de troupes qui n'avoient aucune relation à la marine.

Mais dans la suite la signification de ce terme fut restreinte de manière qu'il ne désignoit plus absolument qu'un officier de considération, nommé par le Roi pour commander sur mer, & pour faire préparer tout ce qui étoit nécessaire pour le succès de ces sortes d'expéditions.

Dans ce sens, on pourroit dire avec quelques Auteurs, que de tout temps il y a eu des Amiraux de France, parce que nous avons eu peu de Rois qui, au besoin de temps à autre, n'ayent eu des flottes en mer.

C'est aussi dans ce sens que ceux qui ont voulu grossir la liste de nos Amiraux, ont donné pour tels, sur la foi d'Eginard un *Rutland*, ou Roland selon du Tillet, qui le nomme *præfectus littoris Britannici*. Mais outre que ces mots désignent plutôt un Gouverneur chargé de veiller à la défense des côtes de Bretagne qu'un Amiral, c'est que rien n'indique dans notre histoire, que sous Charlemagne même, la France eût des forces maritimes capables de la faire respecter; & en effet si elle en eût eu, les Normands auroient-ils pu faire toutes ces courses, qui durant si long-temps, mirent le Royaume dans le plus grand péril, & le réduisirent pour ainsi dire à deux doigts de sa perte.

Il est vrai que Charlemagne, prévoyant ce que la France avoit à craindre pour l'avenir des incursions de ces barbares, puisque malgré l'étendue de sa puissance, ils avoient osé les commencer sous ses yeux, jeta les fondemens d'une marine formidable dans le Royaume, en même temps qu'il pourvut à la garde des côtes. Il fit en conséquence équiper un grand nombre de vaisseaux qui furent distribués en différens ports & à l'embouchure des rivières; moyennant lesquelles précautions les Normands ne firent plus guere de descentes impunément. Daniel pag. 620. Mais outre qu'on ne voit point que ce Prince eût nommé un ou plusieurs Amiraux pour commander ces vaisseaux ou pour veiller à leur entretien; c'est que peu après sa mort cet établissement si utile fut négligé totalement sous Louis le Débonnaire & Charles le Chauve, qui en cela ne furent que trop imités par leurs successeurs, même de la troisième race.

La France cependant équipoit des flottes de temps à autre, & il ne tient pas à la Popélinière, pag. 41 & suiv. qu'on ne pense à cause de cela, qu'il y avoit des Amiraux en France, aussi-bien avant Hugues Capet que sous son regne & celui de ses successeurs, sur-tout du temps des Croisades, quoique

nos Rois se servissent pour ces expéditions de vaisseaux Génois, Pisans, Vénitiens & autres, n'étant pas naturel, dit-il, que nos Rois eussent voulu confier leur personne & leurs troupes à la conduite des étrangers Italiens. De sorte que selon lui ceux de qui les vaisseaux étoient pris à loyer, n'avoient que la direction des corps des navires & du pilotage, & que les troupes qui y étoient embarquées avoient leurs commandans particuliers sous des Généraux avec titre d'Amiral.

Que les troupes Françaises embarquées sur ces vaisseaux étrangers, eussent effectivement leurs commandans sous un ou plusieurs chefs de la nation, cela est hors de doute, & l'on ne conçoit pas même que cela pût être autrement; mais s'ensuit-il delà, que le Commandant général de ces troupes eût le titre d'Amiral? C'est ce que l'on peut d'autant moins avancer sans preuves, que des preuves mêmes qui en seroient données seroient sujettes à critique, comme suspectes au moins de méprise. Des troupes de terre en effet doivent naturellement être commandées par des Généraux servant sur terre, & d'un autre côté un Amiral de France n'auroit pas été à sa place sur des vaisseaux étrangers, non sujets à son commandement, pour y commander seulement des troupes. C'est aussi ce qui a fait dire à Pasquier, chap. 14, pag. 114 & 116, qu'il n'y a point eu d'Amiral en France ni avant ni durant les Croisades.

Il est pourtant vrai, que lorsque nos Rois mettoient des flottes en mer, ils en donnoient la conduite à des officiers expérimentés, qui n'étoient pas toujours étrangers, & que ces Commandans étrangers ou François, étoient indistinctement appelés Amiraux; mais ils ne l'étoient que par des commissions passageres qui prenoient fin avec les expéditions pour lesquelles ils étoient nommés.

La raison que rend du Tillet pour prouver que nos Rois au commencement de la troisième race & long-temps encore après, n'avoient point d'Amiraux fixes, c'est qu'ils n'en avoient pas besoin, comme n'étant pas les maîtres des côtes du Royaume.

Cette raison pourroit être bonne pour le temps où les Anglois possédoient encore la Normandie & la Guyenne, quoique nos Rois soient toujours demeurés maîtres des côtes de Picardie; mais après que Philippe Auguste en 1204 eût réuni la Normandie à la Couronne, ce devoit être toute autre chose; & cependant on ne voit point qu'il y ait eu des Amiraux en titre avant le commencement du quatorzième siècle; car Florent de Varennes que du Cange donne pour Amiral sous Philippe le Hardi en 1270; ensuite avec le Ferron, la Popelinière, Godefroi, le P. Anselme, Enguerrand de Coucy en 1285; Mathieu de Montmorency, Jean d'Harcourt en 1295, Roverius Grimaldus de la Lombardie, & autres sous Philippe le Bel, de même que Berenger le Blanc sous Philippe V. & Gentien Tristan sous Charles IV. n'ont jamais été Amiraux que par commission & pour des expéditions particulières, principalement contre les Anglois, avec lesquels la France avoit déjà eu plusieurs démêlés.

Il en est d'autres au contraire depuis ce temps-là, que plusieurs Auteurs ne veulent pas reconnoître pour Amiraux avant Amaury, Vicomte de Narbonne. Pour celui-là, tous les Historiens, excepté Godefroi, avouent qu'il a été Amiral en titre; & du Tillet en donne une preuve sans réplique. C'est l'acte du 10 Février 1373, par lequel cet Amaury de Narbonne, après que sur sa dé-

mission, Jean de Vienne son fils eût été nommé son successeur, fut déchargé de l'hommage qu'il avoit fait au Roi lors de son installation dans la charge d'Amiral.

Le même du Tillet & Piganiol de la Force, font du nombre de ceux qui veulent que cet Amaulry de Narbonne ait été le premier Amiral de France en titre d'office. Il est certain néanmoins qu'il y en a eu d'autres avant lui, sans qu'on puisse précisément fixer l'époque de la création de cette importante charge.

Le P. Fournier dans son *Traité d'Hydrographie*, liv. 7, ch. 1. assure qu'après avoir fait les plus exactes recherches, il n'a pu trouver aucunes provisions pour la charge d'Amiral de France que sous Charles IV. en 1327, dans laquelle année elle fut conférée à Pierre le Megue ou Miége. Ainsi en même temps qu'on est autorisé à mettre ce Seigneur à la tête des Amiraux de France, on ne peut pas dire positivement qu'il n'y en a pas eu d'autres avant lui.

Mais que ce Pierre le Megue ou Miége ait été effectivement Amiral de France en titre, c'est ce que prouvent non-seulement les listes des Amiraux données par du Cange, le P. Daniel, le Ferron, le P. Fournier & le P. Anselme; mais encore celle que l'on trouve dans un ancien manuscrit de M. M. Dupuy qui est à la bibliothèque de S. A. S. M. le Duc de Penthièvre, n. 848.

Au reste si toutes ces listes s'accordent à placer ce premier Amiral sous le règne de Charles le Bel en 1327, on ne trouve pas par-tout la même concordance par rapport à ses successeurs, ni pour les noms, ni pour les dates. C'est ce qui m'a engagé à les comparer & à chercher ailleurs ce qui pourroit servir à les concilier ou à lever les doutes résultans de leur contrariété.

Sur ce plan voici la liste qui m'a paru la plus autorisée. La plus curieuse est celle du Pere Anselme, parce qu'à la suite de chacun de ceux qu'il reconnoît pour Amiraux, il donne leur généalogie avec une notice abrégée de leurs exploits militaires.

Anciens Amiraux de France.

I^{er}. Pierre le Megue ou Miége en 1327, quoique du Cange le fasse Amiral dès 1326, aussi-bien que le P. Anselme; mais s'il exerçoit avant 1327, ce ne pouvoit être que par commission.

II. Hue ou Hugues Quieret en 1339 sous Philippe de Valois. Il fut tué au combat naval de 1340, livré aux Anglois à la hauteur de l'Ecluse en Flandre. Chopin en parle, *de dominio lib. 1^o. tit. 15^o. n. 11^o*.

Du Cange le date aussi-bien que Godefroi de 1336, après avoir mis auparavant, mais sans aucune preuve, Jean ou Thibaud de Chépoy en 1334.

III. Othon de Hornes en 1341. du Cange le passe sous silence.

IV. Louis d'Espagne même année 1341. Godefroi n'en dit rien ni des quatre qui suivent.

V. Pierre Flotte de Revel. Provisions de Philippe de Valois du 28 Mars 1345.

VI. Jean de Nanteuil sur la démission du précédent en 1347.

VII. Enguerrand Quieret en 1357 sous le Roi Jean.

Enguerrand de Montenay; mais il ne faut pas le compter au nombre des Amiraux, parce qu'il ne fut pourvu que par commission du Régent du Royaume en

en 1359 durant la prison du Roi Jean, en attendant la nomination du Roi à la charge d'Amiral qui étoit vacante.

VIII. Robert d'Anneval de la Heuse, dit le Borgne, sous Charles V. Du Cange & le P. Anselme l'appellent Jean de la Heuse, dit le Baudran, & le font Amiral depuis le 3 Juin 1359 jusqu'en 1368. Cela est conforme en effet pour la date de l'installation au mémorial de la Chambre des Comptes cote C; ainsi la date que l'on trouve de 1368 dans le manuscrit & dans le P. Daniel ne doit s'entendre que de sa mort.

IX. François le Perilleux en 1368. Du Cange date ses provisions du 3 Juillet audit an. Il a raison, c'est celle que l'on trouve dans le mémorial de la Chambre des Comptes cote D, où il est dit que le Perilleux fut établi Amiral dès le 3 Juillet 1368.

X. Amaury ou Aymery, Vicomte de Narbonne le 28 Décembre 1369, la date est aussi la même dans ce mémorial.

XI. Jean de Vienne. Le manuscrit cité de la bibliothèque de M. le Duc de Penthievre ne le fait Amiral, non plus que le P. Daniel, qu'en 1382; c'est sûrement une méprise du copiste. Du Cange & le P. Anselme datent ses provisions du 27 Décembre 1373 d'après le même mémorial de la Chambre des Comptes. Outre cela, il est certain que ce Jean de Vienne étoit Amiral en 1377, comme il résulte de la transaction qu'il passa cette année-là avec le Comte & la Comtesse d'Eu, avec l'agrément du Roi Charles V.

Une note du même mémorial porte, que ce Jean de Vienne fut tué par le Roi Bassan au siège de Nicopolis en Terre-Sainte en 1386. Du Cange recule sa mort jusqu'au 26 Septembre 1396, aussi-bien que le P. Anselme, & je crois qu'ils ont raison, non-seulement parce qu'on ne voit point d'autre Amiral jusqu'à celui qui suit, qui ne fut nommé qu'en 1397, mais encore parce que le siège de Nicopolis se rapporte à l'année 1396, où l'armée de l'Empereur Sigismond fut battue avec perte de 20000 hommes. L'Amiral de Vienne y étoit avec d'autres Seigneurs François, vraisemblablement en qualité de volontaires.

XII. Renault de Trie en 1397, & le 20 Octobre ajoute du Cange. Il fut déposé en 1405 par la faction de Bourgogne. Au mois de Mai 1402, il fut député au Parlement avec le Chancelier pour lui annoncer que le Roi avoit nommé le sieur Mailly Premier Président. Registres du Parlement, cote 12, fol. 113.

XIII. Pierre de Brebant, dit Clignet, le premier Avril 1405. Mémorial de la Chambre des Comptes, cote G. Il fut déposé aussi durant les troubles sous Charles VI. en 1408.

XIV. Jacques de Châtillon fut nommé Amiral par la faction de Bourgogne le 23 Avril 1408, même mémorial; mais son prédécesseur lui disputa toujours ce titre, & tous deux firent les fonctions de la charge d'Amiral, chacun dans l'endroit où il étoit le plus fort. Tous deux se prétendans ainsi Amiraux se pourvurent au Parlement; sur quoi le 14 Décembre 1414, le Roi fit défenses au Parlement de connoître de cette contestation. Extrait du même mémorial. Une note qui se trouve sur cet article dans le manuscrit de la bibliothèque de M. le Duc de Penthievre, porte qu'en la même année 1414, le Roi Charles VI. mit fin à cette contestation, en réglant que ni l'un ni l'autre n'exerceroient

plus la charge d'Amiral, & en nommant Jean de Lesmée pour en faire les fonctions en qualité de Lieutenant.

Du reste l'Amiral de Châtillon fut tué à la bataille d'Azincourt du 25 Octobre 1415; & il est vraisemblable que par cette mort son compétiteur reprit l'exercice de la charge, puisque l'Amiral qui suit ne fut nommé qu'environ deux ans après.

XV. Robert de Braquemont, dit Robinet, le 22 Avril 1417. Il fut déposé tout de même l'année suivante par la faction de Bourgogne. Charles VI. nomma à sa place Janet de Poix, mais il n'en fit aucune fonction, & il mourut de la peste à Paris peu de temps après. Ainsi sans le compter il faut passer à celui qui suit.

XVI. Charles de Lens, Sr. de Châtignerres ou de Châtiniers. Du Cange le nomme avec le P. Anselme, Charles de Recourt, dit de Lens, & le fait successeur de Braquemont par la faction de Bourgogne, sous la date du 6 Juin 1418, mais il se trompe. Cette date est celle de l'installation au Parlement; les provisions sont du 3 du même mois. Mémorial de la Chambre des Comptes, cote H.

XVII. George de Châtelus, dit de Beauvais ou Beauvoir, grand partisan du Duc de Bourgogne en 1420, encore sous Charles VI.

XVIII. Louis de Culant en 1423 sous Charles VII. selon le P. Daniel, du Cange dit, un peu auparavant l'année 1422 jusqu'à 1444; mais il y a erreur dans l'une & l'autre date. L'Histoire de la Rochelle ne fait Louis de Culant Amiral qu'en 1423, de même que Godefroi, le P. Daniel, & le manuscrit déjà cité plus d'une fois; & à l'égard de l'autre qui continue les fonctions de cet Amiral jusqu'en 1444, elle ne s'accorde nullement avec la date de 1439, que du Cange donne lui-même aux nominations de André de Laval & de Prégent de Coëtivy qu'il reconnoît avoir été Amiraux de France, sans tenir compte, comme de raison, de Guillaume de la Pole, ni d'Edouard de Courtenay nommés Amiraux de France par le Roi d'Angleterre en 1424 & en 1439.

Ici les listes des Amiraux varient trop pour pouvoir être conciliés: il faut donc prendre parti entr'elles. Celle de notre manuscrit est évidemment défectueuse, puisqu'après avoir mis Prégent de Coëtivy Sr. de Rays en 1439, sans parler d'André de Laval, ce qui néanmoins peut n'être pas une faute; elle place Jean Sire de Bueil Comte de Sancerre, qui sûrement ne fut fait Amiral qu'en 1450, après la mort de Coëtivy tué au siège de Cherbourg. Ensuite elle nomme Charles d'Anjou en 1439 comme Coëtivy, André de Laval Sr. de Loheac en 1442, puis Louis de Trie en 1447, Gilles de Bretagne Sr. de Raix en 1450, & Jean d'Andie bâtard d'Armagnac, Comte de Cominges en 1453. Il est vrai qu'il n'est aucun de ces Seigneurs qui n'ait été reconnu Amiral de France par quelques historiens; mais ils sont contredits par d'autres, excepté Laval, Coëtivy & de Bueil, & d'ailleurs indépendamment de cela, l'ordre de la liste ne sauroit être sauvé.

Il faut donc l'abandonner, & puisque le général des Auteurs s'accorde à placer André de Laval avant Coëtivy qui fut nommé son successeur sur sa démission en 1429, il convient de reconnoître pour dix-neuvième Amiral, après de Culant.

XIX. André de Laval, Sr. de Loheac, sans adopter néanmoins l'anecdote du P. Daniel, qu'il préféra la charge de Maréchal de France à celle d'Amiral,

ni celle de du Cange, qu'il fut nommé une seconde fois Amiral en 1465; dernière idée au reste qui contredit la première.

XX. Prégent de Coëstivy, 26 Décembre 1439, tué au siège de Cherbourg en 1450, sous le même Charles VII.

XXI. Jean Sire de Beuil, Comte de Sancerre. Du Cange lui donne le surnom de Montrésor & ne date point sa nomination. Comme il fut fait Amiral pour récompense des belles actions qu'il avoit faites au siège de Cherbourg, en même temps que Gouverneur de la place, la date est donc du 12 Août 1450, jour de la prise de cette forteresse, la dernière qui restoit aux Anglois en Normandie, encore sous Charles VII.

XXII. Jean de Rohan, sire de Montauban, en 1361, sous Louis XI.

XXIII. Louis bâtard de Bourbon, Comte de Rouffillon, fils naturel de Charles premier Duc de Bourbon, nommé Amiral de France en 1466 sous le même Louis XI. Le P. Fournier, fol. 241 & le P. Anselme.

Après l'Amiral de Montauban, du Cange remet André de Laval, Sr. de Loheac, & le P. Daniel de son côté le place avec quelques Auteurs après le bâtard de Bourbon; mais ce dernier fait ne peut naturellement être adopté; puisque le bâtard de Bourbon étoit constamment encore Amiral en 1480, comme il résulte de l'Ordonnance de Louis XI. du 2 Octobre de la même année, & qu'alors de Laval auroit été trop âgé pour reprendre les fonctions d'une charge aussi pénible que l'étoit celle d'Amiral. Il paroît d'ailleurs que le bâtard de Bourbon n'est mort qu'en 1486; mais suivant le P. Fournier il fut déposé pour faire place à Loheac, puis rétabli en 1472; ce qui n'est guère vraisemblable.

XXIV. Louis Mallet, sire de Gravelle en 1486, sous Charles VIII.

XXV. Charles d'Amboise son gendre, 31 Janvier ou premier Février 1508, sous Louis XII. Du Cange prétend qu'il mourut en 1511, & que comme il n'avoit été nommé Amiral que sur la démission du sieur de Gravelle son beau-père, celui-ci lui ayant survécu, fut de nouveau pourvu de cette charge. Le P. Anselme en dit autant, aussi-bien que Godefroi.

XXVI. Guillaume Gouffier, Sr. de Bonnivet, 31 Décembre 1517, sous François premier. Cet Amiral fut tué à la bataille de Pavie le 24 Février 1524, & non pas 1525, car alors l'année ne commençoit qu'au mois de Mars.

XXVII. Philippe Chabot, Seigneur de Brion, 23 Mars 1525, sous le même Roi. Du Cange l'appelle Comte de Charny; cependant dans le préambule de l'Ordonnance du mois de Février 1543, il n'est nommé que Seigneur de Brion.

XXVIII. Claude d'Annebaut, Sr. de Saint Pierre, aussi sous le même Roi, 5 Février 1543. La même Ordonnance porte que *puis n'aguere* il avoit été pourvu de l'état & office d'Amiral, *n'aguere vacant* par la mort du Seigneur de Brion; ce qui feroit penser que cette mort devoit être datée du mois de Janvier plutôt que de celui de Juin de la même année, puisque sans cela il y auroit huit mois d'intervalle, ce qui ne conviendrait pas à ce terme *n'aguere*, aussi Godefroi place-t-il la vacance au mois de Janvier au lieu du mois de Juin.

XXIX. Gaspard de Coligny, Sr. de Châtillon, sous Henri II. 11 Novembre 1552; ainsi du Luc, Guenois & Pasquier se trompent lorsqu'ils datent sa ré-

ception au Parlement du 11 Janvier 1551, il faut dire 1552, les provisions étant du 11 Novembre précédent; car ce n'est qu'en 1563 que l'année a commencée par le mois de Janvier.

L'Amiral de Coligny ayant pris le parti des rebelles sous Charles IX. le Roi sans confisquer sa charge pourvut à sa place en 1562 Henri de Montmorency, Maréchal d'Amville, qui en conséquence fit les fonctions d'Amiral; mais comme ce ne fut que par commission, on ne doit pas le mettre au nombre des Amiraux, ni le Marquis de Villars avant la mort de Coligny, quoique nommé dès le 8 Octobre 1569, suivant les provisions rapportées par Godefroi au commencement de son Traité des Amiraux; d'autant plutôt que Coligny après le traité de pacification de 1570 reprit le titre d'Amiral, soit de droit, soit par un article secret du traité, & que réellement il étoit reconnu Amiral lorsqu'il périt à la journée de la Saint Barthelemy en 1572.

Suivant cette liste, Gaspard de Coligny n'est que le vingt-neuvième Amiral, & cependant le Ferron en compte trente-trois jusqu'à lui, & du Cange quarante-un; mais les dix premiers de la liste de du Cange n'ont constamment pas été Amiraux en titre.

XXX. Honoré ou Honorat de Savoye, Marquis de Villars, Comte de Tende, sous Charles IX. Du Cange date ses provisions du 24 Avril, il a voulu dire Août 1572, jour même de la mort de Coligny. Il fut reçu en Parlement le 5 Septembre suivant.

XXXI. Charles de Lorraine, Duc de Mayenne, sous Henry III. 28 Avril 1578, sur la démission du précédent.

XXXII. Anne, Duc de Joyeuse, premier Juin 1582, sous le même Roi. Il fut tué à la bataille de Coutras où il commandoit l'armée Royale en 1587.

XXXIII. Jean-Louis de Nogaret de la Vallette, Duc d'Epemon, 7 Novembre 1587, sous le même Roi encore.

XXXIV. Bernard de Nogaret de la Vallette, sur la démission du précédent son frere en 1588. Il fut tué au siege Roquebrune en Provence en 1592.

XXXV. Charles de Gontaut, Duc de Biron, sous Henry IV. 4 Octobre 1592. Il donna sa démission en 1594.

XXXVI. André de Brancas, Sr. de Villars, 23 Avril 1594, du Cange dit 23 Août de même que Godefroi & le P. Anselme. Il fut fait prisonnier l'année suivante dans un combat près de Dourlens, & tué de sang froid par l'ordre d'un Officier Espagnol.

XXXVII. Charles de Meru de Montmorency, Duc Damville, 21 Janvier 1596, sous le même Roi Henry IV.

XXXVIII. Henri de Montmorency, sur la démission du précédent son oncle, 2 Juillet 1612, & reçu au Parlement le 10 du même mois. En 1626 il fit sa démission de cette charge entre les mains du Roi Louis XIII. qui créa aussitôt après & par Edit du mois d'Octobre de la même année, celle de Grand-maitre chef & Surintendant général de la navigation & du commerce de France, en faveur du Cardinal de Richelieu son premier Ministre.

Cependant la charge d'Amiral n'étoit pas encore supprimée, elle ne le fut avec celle de Connétable, que par Edit du mois de Janvier 1627, enregistré au Parlement le 13 Mars suivant. Je n'ai trouvé ces deux pieces intéressantes que dans l'histoire généalogique, &c. du P. Anselme, tom. 7, fol. 913 & suiv. & dans le Traité des Amiraux de Godefroi, fol. 67 & 68.

Telle est ce me semble la liste la plus exacte que l'on puisse avoir des Amiraux de France, jusqu'à la suppression de cette éminente charge, qui ne fut rétablie qu'en 1669.

Je dis des Amiraux de France, car il est certain qu'il y a eu quantité d'autres Amiraux en France, pour la Bretagne, la Guyenne & la Provence; mais il n'y a que ceux ci-dessus qui ayent eu le titre d'Amiraux de France depuis Pierre le Miège ou le Megue, qui a été le premier Amiral de France en titre d'office. Ce sont aussi les seuls qui ayent été reconnus grands Officiers de la Couronne, & en cette qualité ils ont toujours eu la prééminence sur les autres Amiraux, quoiqu'ils n'eussent le commandement que sur les côtes de Normandie & de Picardie, & même dans l'origine que sur celles de Picardie.

Cette concurrence d'Amiraux dans le Royaume, dont tous les Auteurs tant nationaux qu'étrangers demeurent d'accord, n'a rien de surprenant avant la réunion de la Bretagne, de la Guyenne & de la Provence à la Couronne; mais depuis & à mesure que ces provinces ont été réunies, ce devoit être ce semble tout autre chose. Cependant il est sûr que l'Amirauté de France ne s'étendoit que sur la Normandie & la Picardie, depuis Calais jusqu'au Mont-Saint-Michel, & que les trois autres provinces maritimes ont perpétuellement eu leurs Amiraux à part; savoir celui de Bretagne qui commandoit depuis le Mont-Saint-Michel jusqu'au Ratz, celui de Guyenne depuis le Ratz jusqu'à Bayonne, & celui du levant en Provence & en Languedoc.

Il est vrai qu'on a vu quelques Amiraux de France l'être en même temps, soit de la Bretagne, soit de la Guyenne, qui comprenoit l'Aunis & le Poitou; mais c'étoit par des provisions à part, quoique quelquefois de même jour. Par exemple Philippe Chabot, Sr. de Brion, Gaspard de Coligny, le Marquis de Villars, Anne Duc de Joyeuse, Charles & Henry de Montmorency, ont été tous six Amiraux de France & de Bretagne, l'un en 1525, le second en 1552, le troisième en 1572, le quatrième en 1582, le cinquième en 1596, & le dernier en 1612.

De même Henri de Montmorency, dernier Amiral avant la suppression de la charge, étoit Amiral de Guyenne en même temps qu'Amiral de France. Les deux charges furent mêmes unies par Lettres-patentes du 27 Novembre 1613, enregistrées au Parlement de Bordeaux le 23 Décembre 1615.

On voit aussi que le Seigneur de la Trimouille a été Amiral particulier de la Bretagne & de la Guyenne en même-temps en 1517.

Avant le dernier Amiral de Montmorency, l'Amirauté de Guyenne avoit toujours été exercée séparément de celle de France; c'est-à-dire, qu'aucun Amiral de France ne l'avoit été en même temps de la Guyenne.

Parmi les Amiraux de Guyenne, avant le Seigneur de la Trimouille, quelques-uns, entr'autres le P. Anselme, placent Gentien Tristan; ensuite l'ont constamment été, le Marquis de Saluces, Odet d'Aydie, Henri d'Albret, Roi de Navarre: Antoine de Bourbon, Duc de Vendôme, aussi Roi de Navarre en 1555, & Henri Prince de Navarre, depuis le 3 Janvier 1562, jusqu'à son avènement à la Couronne sous le nom d'Henri IV. Après lui le Comte de Coligny, Henri de Coligny son fils, & Gaspard de Coligny, depuis le 20 Octobre 1591 jusqu'au 27 Novembre 1613, que sur sa démission Henri de Montmorency fut pourvu de la charge avec réunion à celle d'Amiral de France. Il

étoit aussi Amiral de Bretagne ; de sorte qu'excepté la Provence, il étoit Amiral de tout le Royaume.

Mais jamais aucun Amiral de France, avant le rétablissement de cette charge en 1669, n'a été Amiral de Provence ou des mers du Levant, quoique la Provence ait été réunie à la Couronne dès l'année 1481. On ne trouve même que fort peu de provisions pour cette charge d'Amiral, parce que les Gouverneurs de Provence prétendoient être Amiraux nés du Levant ; de manière que les provisions que l'on connoît n'ont été données qu'à des Gouverneurs de cette province, tels qu'ont été les Comtes de Tende & de Sommerive, le Duc d'Épernon, le Duc de Guise. Nos Rois accorderoient sans doute ces provisions pour en tirer la preuve que l'Amirauté n'appartenoient pas de droit au Gouverneur D'un autre côté il étoit tenu en respect, au moyen des galères que nos Rois entretenoient à Toulon & à Marseille, parce qu'alors on les croyoit plus propres que les autres vaisseaux de guerre à servir sur la Méditerranée. Cet établissement que l'on fait remonter à l'année 1410, fut perfectionné par François premier, & le commandement en fut donné à un Officier nommé Capitaine général des galères, dont les fonctions, les prérogatives & l'autorité furent réglées par Ordonnance de Charles IX. du 6 Avril 1562. Cette dignité néanmoins de Général des galères ne préjudicoit en rien aux droits de l'Amiral du Levant pour tout ce qui concernoit la marine, excepté les galères.

Ainsi Guenois dans sa note sur cette Ordonnance de Charles IX. de 1562, & la Popelinière pag. 48 *verso* se sont trompés, en disant que le Général des galères étoit en même-temps Amiral de Provence & du Levant. Il est prouvé que jamais le Général des galères n'a nommé aux charges de l'Amirauté, qu'il n'a jamais donné non plus les congés nécessaires pour mettre en mer, ni prétendu le dixième des prises, sur quoi voir l'art. 9 de ce titre. Depuis que les Gouverneurs de Provence ont cessé de prendre le titre d'Amiraux du Levant, les Grands-maîtres de la navigation, & après eux les Amiraux nommés depuis le rétablissement de la charge d'Amiral, ont perpétuellement joui de ces droits & de tous autres d'Amirauté au préjudice du Général des galères & sans la moindre opposition de leur part. Il y a donc toujours eu un Amiral du Levant indépendamment du Général des galères.

Du reste on ne voit point d'acte de suppression de cette charge d'Amiral du Levant ; on trouve seulement qu'elle subsistoit encore en 1630 ; mais elle fut éteinte peu de temps après sans doute, puisque les difficultés qu'essuya le Cardinal de Richelieu en sa qualité de Grand-maître de la navigation pour la perception sur les côtes de la Méditerranée, du droit d'ancrage que Louis XIII. lui avoit accordé, dont confirmé par Arrêt du Conseil du 19 Juin 1633, les difficultés, dis-je, qu'il eut à essuyer à cette occasion, ne lui furent faites que par les Seigneurs riverains. Or s'il y eût eu encore alors un Amiral du Levant, c'est lui précisément qui auroit disputé le droit d'ancrage, comme lui devant appartenir spécialement à raison de sa dignité.

Les Gouverneurs de Guyenne se portoient tout de même pour Amiraux nés dans cette partie des côtes du Royaume, sans négliger pour cela d'obtenir des provisions pour légitimer les fonctions qu'ils en faisoient. Ils étoient d'autant plus attentifs à les solliciter ces provisions, que les Rois d'Angleterre tant qu'ils avoient été les maîtres de la Guyenne, ayant nommé des Amiraux pour com-

mander sur les côtes, depuis Bayonne jusqu'au Ratz, il avoit été stipulé, on ne fait par quel motif, dans le Traité de 1453 passé entre Charles VII. & le Roi d'Angleterre à l'occasion de la reddition de la ville de Bourdeaux, que l'Amiral de Guyenne continueroit d'avoir le même commandement; du moins la Popeliniere dans son Traité de l'Amiral, pag. 64, & Godefroi sur le Ferron, le font-ils entendre de la sorte. Ce qui est bien extraordinaire.

Quoiqu'il en soit, l'Amirauté de Guyenne continua depuis ce temps-là d'être exercée à part jusqu'à l'année 1613 qu'elle fut réunie à l'Amirauté de France, comme il a été observé. Ensuite la charge d'Amiral ayant cessé par la démission de Henri de Montmorency en 1626, & celle de Grand-maître de la navigation créée aussi-tôt après, ayant été donnée au Cardinal de Richelieu, son autorité en Guyenne fut reconnue avec la même facilité qu'elle l'avoit été dans la Picardie & la Normandie. Elle le fut aussi enfin en Provence & en Languedoc; de sorte qu'avec un titre inférieur à celui d'Amiral, son pouvoir en qualité de Grand-maître s'étendoit beaucoup plus loin que celui qu'avoient eu les Amiraux de France. Ses successeurs Grands-mâtres continuèrent tout de même l'exercice de cette charge, sans que depuis la suppression de cet Amiral, aucun Gouverneur de Guyenne ni de Provence ait prétendu les droits d'Amirauté. Aussi lorsque le Roi Louis XIV. jugea à propos de rétablir la charge d'Amiral, l'autorité du Comte de Vermandois qui en fut pourvu, fut-elle reconnue sans aucune contradiction, par-tout où celle de Grand-maître l'avoit été.

Il n'en fut pas de même de la Bretagne. Avant la réunion de cette Province à la Couronne, les Ducs de Bretagne, quoique vassaux de la Couronne, exerçoient dans leurs Etats tous les droits régaliens, du nombre desquels est celui d'Amirauté, comme Princes souverains, ou si l'on veut en vertu du Traité de l'an 1231 conclu entre le Roi St. Louis & Pierre de Dreux, lequel Traité se trouve dans le second tome des Œuvres de Dumoulin, *parte quartâ de juribus & privilegiis regni Francorum*, fol. 1120 & seq. & ce droit d'Amirauté, ces Ducs de Bretagne le communiquoient à leurs Gouverneurs & Lieutenans-généraux établis sur les côtes maritimes de cette Province.

Après la réunion à la Couronne, il sembloit que la charge d'Amiral de Bretagne devoit être réunie de plein droit à celle d'Amiral de France, d'autant plutôt que cette Province est limitrophe de celle de Normandie. Cependant elle fut donnée au Seigneur de la Trimouille qui étoit déjà Amiral de Guyenne; au moyen de quoi son département auroit été bien plus considérable que celui de l'Amiral de France, si le Gouverneur-général de la Bretagne ne lui eût pas disputé les droits d'Amirauté dans cette Province.

Depuis ce temps là les Amiraux de France ont presque tous été Amiraux de Bretagne; mais le plus souvent par des provisions séparées, quoique dès l'année 1544, suivant le Ferron, l'Amirauté de Bretagne eût été réunie, par Lettres-patentes, à celle de France; à raison de quoi M. le Procureur-général à l'audience du 14 Novembre 1569 donnant ses conclusions pour l'enregistrement des provisions du Marquis de Villars, remontra que ce mot *Bretagne* employé dans les provisions étoit superflu & inutile au moyen de la réunion des deux charges, suite naturelle de la réunion de la Bretagne à la Couronne.

Cependant les Gouverneurs & Lieutenans-généraux de Bretagne n'en prétendirent pas moins les droits d'Amirauté, en tout ou partie, suivant les circon-

tances & le degré de leur puissance & autorité ; à cela près néanmoins qu'ils n'entreprirent jamais de se mêler de la marine & des expéditions militaires sur mer.

Nous avons une preuve authentique de leurs autres prétentions, dans l'accord qui fut fait le 6 Avril 1584 entre le Duc de Mercœur, Gouverneur & Lieutenant-général pour le Roi en Bretagne, & le Duc de Joyeuse, Amiral de France & de Bretagne.

Par ce traité il se fit une espece de partage des droits d'Amirauté en Bretagne entre les deux contractans.

Au sujet des congés, il fut stipulé que ceux concernant le transport des bleds, légumes & autres marchandises qui partiroient des ports de Bretagne pour être transportés en d'autres Provinces du Royaume, continueroient d'être donnés par le Gouverneur sans que l'Amiral put y rien prétendre.

A l'égard des autres congés & passeports, en paix comme en guerre, il fut stipulé que ce seroit l'Amiral seul qui les donneroit & les feroit expédier.

Il fut réservé au Gouverneur le droit d'appliquer les deniers qui se leveroient en Bretagne aux réparations des places maritimes, ports & havres ; comme par le passé ; mais par rapport aux impositions que le Roi ordonneroit pour l'entretien des ports & havres, l'emploi en devoit être fait de l'ordre de l'Amiral.

Quant aux bris, déprédations & au droit de dixieme, il fut arrêté que l'Amiral en jouiroit suivant l'Ordonnance.

Il fut stipulé encore que les Juges royaux ordinaires continueroient de connoître des matieres maritimes & d'Amirauté, à la charge néanmoins de faire tenir par leurs Greffiers des registres à part pour ces sortes d'affaires, afin de conserver les droits de l'Amiral.

Enfin il fut réglé que le Gouverneur jouiroit pour le surplus des droits attachés à sa charge, suivant le pouvoir à lui attribué par son brevet. Signé *Philippe-Emmanuel de Lorraine & Anne de Joyeuse*.

Cette piece extrêmement curieuse, est transcrite dans un registre manuscrit de la bibliotheque de M. le Duc de Penthièvre, & il est dit qu'elle a été tirée d'un autre registre manuscrit de la bibliotheque de M. le Procureur-général, cote 464.

Ce traité à qui il manquoit l'approbation du Roi, & qui fut annullé même par Lettres-patentes d'Henry III. du 17 Août 1588, enrégistrées au Parlement de Rennes le 26 du même mois, ne pouvant servir de regle dans la suite entre les Amiraux & les Gouverneurs de Bretagne, fut regardé comme non avenu par le Duc Damville, Amiral de France & de Bretagne, lequel en conséquence prétendit exercer les droits d'Amirauté en plein & sans partage, & le Gouverneur de Bretagne de son côté, continua de prétendre les droits d'Amirauté par son titre seul de Gouverneur de cette province.

La contestation demeura indécise. La charge d'Amiral ayant été supprimée ensuite, & le Cardinal de Richelieu ayant été établi Grand-maître chef & Surintendant de la navigation & du commerce de France, ce qui regardoit sans contredit la Bretagne comme les autres provinces maritimes du Royaume, il éprouva en Bretagne pour l'exercice de sa charge les mêmes difficultés de la part du Gouverneur, que les Amiraux avoient essuyées.

Dans

Dans la vue de les faire cesser par un remede efficace, il résolut d'établir en Bretagne des sieges d'Amirauté; & à cette fin il engagea Louis XIII. à porter l'Edit du mois de Janvier 1641; mais il y trouva des obstacles qu'il ne put ou qu'il n'eut pas le temps de surmonter, sa mort arrivée peu de temps après ayant fait abandonner ce projet qui avoit été tenté aussi inutilement dès l'année 1554, & qui n'a eu enfin son exécution qu'en l'année 1691.

Sous les Grands-maitres ses successeurs, les Gouverneurs de Bretagne eurent assez de crédit pour se maintenir dans les droits d'Amirauté qu'ils s'attribuoient, & leur possession parut tellement leur avoir fait un titre, que Louis XIV. lorsqu'il rétablit la charge d'Amiral en 1669, non-seulement excepta précisément la province de Bretagne; mais encore dans l'article premier de l'Ordonnance de la Marine, faite exprès en 1684 pour cette province, confirma au Gouverneur le privilege de jouir en ladite qualité des droits & pouvoirs d'Amirauté, ainsi qu'il en avoit joui ou dû jouir en lad. province; en conséquence de laquelle disposition, le Gouverneur a été substitué constamment à l'Amiral dans tous les autres articles qui correspondent à ceux de notre présente Ordonnance concernant l'Amiral.

Cependant comme l'Amiral, quoique n'ayant plus le pouvoir que les anciens Amiraux avoient dans les ports pour les armemens & les expéditions maritimes, avoit conservé la possession de quelques-uns de ses droits dans plusieurs cantons de la Bretagne; il s'éleva de nouvelles contestations entre feu M. le Comte de Toulouse, Amiral du Royaume, & M. le Duc de Chaulnes Gouverneur de Bretagne; & l'on ne trouva point d'autre expédient pour les terminer, que celui d'engager M. le Duc de Chaulnes à accepter un autre Gouvernement en échange de celui de Bretagne, dont il se démit entre les mains du Roi, qui le donna aussi-tôt à M. le Comte de Toulouse. Par-là il fut Amiral en plein de la Bretagne, comme du reste des côtes du Royaume; mais il est vrai de dire qu'il ne l'a été effectivement de Bretagne que par sa qualité de Gouverneur de la Province; de même de S. A. S. M. le Duc de Penthièvre, que le Roi a fait Gouverneur de la Bretagne en même-temps qu'il lui a conféré la charge d'Amiral.

Les motifs de la suppression de la charge d'Amiral en 1626 & 1627 aussi-bien que celle de Connétable, furent qu'elles étoient devenues trop considérables, & que par l'autorité qu'elles donnoient, elles rendoient trop puissant celui qui en étoit revêtu.

La charge de Connétable, dont le pouvoir étoit bien plus à craindre, fut éteinte sans retour. Celle d'Amiral reparut en quelque sorte aussi-tôt après sous le titre de Grand-maître chef & Surintendant général de la navigation & du commerce de France. Je dis en quelque sorte, car quoique le titre de la charge subrogée à celle d'Amiral, eût quelque chose de plus imposant du côté des termes, le lustre, le rang, le pouvoir qui y étoit attaché étoit incomparablement au-dessous de celui dont les Amiraux avoient joui, au moyen du droit que Louis XIII. se réserva de nommer qui il jugeroit à propos pour commander ses armées de mer; mais le Cardinal de Richelieu qui le premier fut revêtu de cette nouvelle charge, ne ressentit pas proprement l'effet de cette réserve étant en même-temps premier Ministre du Royaume.

Liste des Grands-mâtres de la navigation , &c.

Armand-Jean Dupleffis, Cardinal de Richelieu, en 1626 au mois d'Octobre.
 Armand de Maillé de Brezé, neveu du précédent, 5 Décembre 1642. Il fut tué d'un coup de canon au siege d'Orbitelle en 1646.

Anne d'Autriche, mere de Louis XIV. Régente du Royaume, ses provisions sont du 4 Juillet 1646.

Cesar Duc de Vendôme, 12 Mai 1650, sur la démission de la Reine-mere.
 François de Vendôme, Duc de Beaufort, pourvu de ladite charge en survivance du Duc de Vendôme son pere, & par les mêmes lettres de provisions du 12 Mai 1650; il commença d'en faire les fonctions en 1667. Il fut tué deux ans après au siege de Candie en 1669, dans un combat où il avoit donné des preuves de la plus grande valeur.

Après sa mort Louis XIV. supprima la charge & rétablit en même temps celle d'Amiral par Edit du mois de Novembre 1669; mais avec une grande diminution des droits qui y étoient anciennement attachés.

Amiraux depuis le rétablissement de la Charge.

Le premier Amiral depuis le rétablissement de la charge a été,
 Louis de Bourbon, Comte de Vermandois. Provisions du 12 Novembre 1669.

Louis-Alexandre de Bourbon, Comte de Toulouse lui succéda en 1683; ses provisions sont du 23 Novembre. Il commandoit la flotte du Roi au combat qui se donna à la hauteur de Malaga le 24 Août 1704.

J'ai su d'un Officier de considération qui étoit sur le vaisseau de M. le Comte de Toulouse, que ce Prince ayant eu soif durant l'action, le Page qui lui présentoit à boire eut le bras emporté d'un coup de canon dans le même moment, & que le Prince témoin de cet événement conserva tout son sang froid sans donner aucune marque d'émotion. Le même Officier m'a assuré que les flottes combinées d'Angleterre & d'Hollande étoient perdues sans ressource, si l'avis de M. le Comte de Toulouse, qui étoit de recommencer le combat le lendemain, eût prévalu dans le conseil tenu après l'action. On étoit pas encore instruit sur la flotte que nous avions perdu la fameuse bataille d'Hochstet.

Louis-Jean-Marie de Bourbon, Duc de Penthièvre son fils, remplit cette éminente charge depuis 1737. Il en avoit déjà été pourvu en survivance par lettres de provisions du premier Janvier 1734; en conséquence il avoit prêté le serment de fidélité entre les mains du Roi le 4 du même mois.

Dans l'origine il ne falloit rien de plus pour entrer en exercice, que ce serment de fidélité, suivi de l'enrégistrement de leurs provisions tant au Parlement qu'à la Chambre des Comptes; enrégistrement qui se faisoit sans cérémonie d'éclat. Dans la suite les Amiraux s'accoutumerent à assister en personne à l'enrégistrement de leurs provisions au Parlement, les faisant présenter par un Avocat, ce qui les assujettit dès-lors au serment en la Cour. On voit en effet dans Pasquier que ce fut lui qui présenta celles de l'Amiral Duc

de Joyeuse, comme M. de Thou, lorsqu'il n'étoit encore qu'Avocat avoit présenté celles de l'Amiral de Coligny.

Si ces Seigneurs n'y reçurent pas personnellement la même mortification que leurs prédécesseurs y avoient essuyée, ils durent néanmoins ressentir l'atteinte qui fut portée à leur dignité d'Amiral, & d'autant plus vivement, qu'ils étoient tout-à-la-fois Amiraux de France & de Bretagne.

Voici ce que c'est. Lorsqu'après la réception de l'Amiral de Coligny & l'enregistrement de ses lettres, il fut question de lui faire prendre séance au Parlement; M. le Président Gilles le Maître lui dit: » qu'il pouvoit seoir » comme Gouverneur & Lieutenant général du Roi en l'Isle de France, & » non pas comme Amiral, aucun de ses prédécesseurs n'y ayant eu séance.

Guenois ajoute *fol.* 204, que » le semblable fut dit à l'Amiral de Joyeuse » en 1582 par M. le Président de Thou, qu'il pouvoit seoir comme Duc & » Pair, & non comme Amiral ». Marion plaidoyer 5, déclare aussi qu'il en fut usé de même lors de la réception de l'Amiral Duc d'Epéron en 1588; Guenois ajoute encore, que » les 5, 16 & 20 Décembre 1527 & 15 Janvier 1536, » l'Amiral Chabot, le Roi étant en Parlement, fut mis ès bas sieges »; de même du Tillet pag. 246, excepté qu'il dit 1526 au lieu de 1527.

Le même du Tillet rapporte que le 12 Octobre 1465, à la publication de la paix entre le Roi Louis XI. & les Princes ses freres, l'Amiral fut assis ès-hauts sieges; mais ajoute-t-il, » quand le Roi tient son Lit de Justice, les hon-neurs sont départis comme il lui plaît ». Il a oublié une autre raison non moins décisive, c'est que l'Amiral d'alors étoit le bâtard de Bourbon, Comte de Roussillon, Prince que Louis XI. affectionnoit extrêmement, jusque-là, qu'après lui avoir donné en mariage sa fille naturelle, il l'appelloit habituellement son cher fils & cousin. V. l'Ordonnance du 2 Octobre 1480.

Mais pour cela, reprend-t-il, » il n'est pas moins vrai de dire que l'Amiral » pour raison de son office n'a lieu ès-hauts Sieges, voix ni entrée au Conseil » dudit Parlement ». Il en dit autant des Maréchaux de France, & la raison qu'il en rend un peu plus haut, « c'est que ce sont Juges subalternes » comme s'il ne falloit considérer l'Amiral que du côté de la justice qu'il a droit de faire exercer, abstraction faite de sa qualité de Commandant né de toutes les forces maritimes du Royaume, & de Grand-officier de la Couronne.

Si du Tillet eût fait attention à cette prérogative, auroit-il dit en finissant que les Maréchaux de France précédent l'Amiral? n'auroit-il pas plutôt, comme Pasquier *fol.* 117, comparé la charge d'Amiral à celle de Connétable, & conclu comme lui, » que c'étoient deux grands états qui s'avoisinoient & te-noient de près à la souveraineté, l'un donnant le commandement général » sur terre, & l'autre sur mer.

Il semble après tout que du Tillet ait visé précilément à abaisser l'office d'Amiral; on en peut juger par cette autre anecdote humiliante qu'il rapporte pag. 247. » Messire Charles d'Amboise, dit-il, ayant été reçu au Parlement » en qualité d'Amiral le premier Février 1508, & ayant requis qu'il fût » mis sur le repli de ses provisions, qu'elles avoient été *lues, publiées & enrégistrées*, il lui en fut fait refus, & il fut ordonné que sa réception & » prestation de serment seroit mise à la maniere accoutumée »; mais Pasquier qui étoit présent à la réception de Gaspard de Coligny, déclare que sur le

repli des lettres, il fut mis sans aucune difficulté, *lues, publiées & enrég.*

Pour revenir au droit de l'Amiral de siéger au Parlement, à la bonne he- que l'usage lui refusât le droit de prendre séance sur les hauts-sièges dans l'absence du Roi; mais falloit-il fonder son exclusion sur ce qu'il n'étoit que juge subalterne? Il y a là plus que de l'indécence de la part de du Tillet.

Cependant est-ce précisément parce que le Roi est le maître de régler les rangs & les places lorsqu'il tient son Lit de Justice, que de tout temps les Amiraux y ont eu des places d'honneur & occupé les hauts sieges du Parlement? N'est-ce pas plutôt parce que l'Amiral est un des grands Officiers de la Couronne, comme le déclare l'Ordonnance du 2 Octobre 1480, qualité qui lui avoit sûrement été donnée auparavant, (la Popeliniere pag. 44) & qui réitérée, tant par un autre Ordonnance du 6 Août 1582, que par les subséquentes, a enfin été solennellement renouvelée par l'Edit du mois de Novembre 1669, portant rétablissement de cette charge d'Amiral.

Or lorsque le Roi tient son Lit de Justice, l'Amiral est assis sur les hauts-sièges, tandis que Messieurs du Parlement n'occupent que les bas sieges. On ne conçoit donc rien au cérémonial tout opposé qui s'observoit anciennement à la réception de l'Amiral dans l'absence du Roi.

Quoiqu'il en soit, depuis le Duc d'Epéron, il n'a plus été question d'avertir ses successeurs qu'ils n'avoient pas droit de siéger au Parlement comme Amiraux.

Ce qui se passa le 23 Décembre 1694 lors de l'installation de M. le Comte de Toulouse dans son siege de la Table de Marbre, à la suite de sa réception au Parlement, mérite d'être rapporté.

Lecture faite des provisions & de l'Arrêt de réception, M. le premier Président adressa à ce Prince le discours suivant.

» Monsieur, après la lecture qui vient d'être faite des provisions qu'il a
» plu au Roi de vous donner de la charge d'Amiral & de l'Arrêt de votre réception en la Cour, il nous reste à vous installer dans le siege où vous devez dorénavant protéger les sujets du Roi par l'équité de vos jugemens,
» comme vous êtes obligé de les défendre sur mer par la force de vos armes.

» Nous sommes très-assurés, Monsieur, que vous remplirez également ces
» deux devoirs importants.

» Et quoique l'on ne fonde pour l'ordinaire que sur des conjectures les espérances que l'on conçoit des personnes de votre âge, les preuves éclatantes
» que vous avez données de votre valeur, la sagesse prématurée de votre conduite, la grandeur & la noblesse que l'on voit dans toutes vos actions; la
» douceur & l'honnêteté qui les accompagnent, & la modestie qui en relève
» le prix, sont des gages certains à la France, que vous égalerez la grandeur
» de votre naissance par celle de votre mérite, & que vous surpasserez l'éclat
» de vos dignités par celui de vos vertus & de vos actions.

» Nous le souhaitons, Monsieur, pour le service & la satisfaction du Roi
» qui vous est si cher; nous le souhaitons pour le bien de l'Etat; nous le
» souhaitons enfin pour nous-mêmes, obligés par tant de raisons publiques &
» particulieres de nous intéresser, comme nous faisons très-particulièrement,
» à votre fortune & à tous vos avantages.

M. l'Amiral répondit.

» Monsieur, après les premières obligations que je vous ai déjà, rien ne
 » pouvoit me faire plus de plaisir que d'être mis par vous en possession de la
 » charge dont il a plu au Roi m'honorer. Je crois ne pouvoir mieux faire
 » pour m'en acquitter comme je dois; que de suivre vos exemples; & ne
 » pouvant aspirer à cette capacité extraordinaire que l'on admire en vous,
 » j'aurai du moins cet amour pour la justice & pour la vérité qui vous a atti-
 » ré, avec tant de raison, la confiance du Roi & l'estime générale de tout
 » le monde.

M. le premier Président s'étant ensuite levé de son siège y fit asseoir M.
 l'Amiral, & étant descendu du marche-pied, il lui dit, » Monsieur; j'ai pris
 » jusqu'à cette heure le rang qui est dû à la justice souveraine du Roi, dont
 » j'avois l'honneur de faire une fonction: celui dans lequel je me trouve
 » présentement, est plus convenable à ma personne, & nous nous y recon-
 » noissons tous, tels que nous sommes; vos très-humbles & très-obéissants
 » serviteurs.

Après quoi M. le premier Président se retira avec M. M. les Conseillers qui
 l'accompagnoient, & M. l'Amiral les reconduisit jusqu'à la porte de l'audi-
 toire; où M. le premier Président lui dit, » Nous ne prenons point pour nos
 » personnes l'honneur que vous rendez à la justice du Roi.

On dira sans doute que ces honneurs étoient au contraire rendus à la per-
 sonne de M. le Comte de Toulouze & non à sa dignité d'Amiral; mais on ne
 justifiera pas pour cela la dureté du cérémonial anciennement pratiqué lors de
 l'installation des Amiraux, même de ceux qui ne l'étoient que de la Picardie &
 de la Normandie, puisqu'ils n'en étoient pas moins Amiraux de France; &
 en cette qualité revêtus d'une des premières charges de la Couronne.

Pour juger au reste de son importance, il ne faut que jeter les yeux sur
 la liste des grands hommes qui l'ont possédée, & sur les provisions que Henri
 IV. donna à Charles de Montmorency, Duc Damville, datées à Folembray
 du 21 Janvier 1596. Il y est dit, que c'est » un des premiers & principaux
 » états de la Couronne, qu'étant à propos d'en pourvoir un personnage digne
 » & capable, & de telle qualité & dignité, grandeur, ancienneté de maison,
 » mérite, expérience, &c. sur lequel le Roi puisse compter pour une si grande
 » & si importante charge; pour ces causes, &c.

Cette charge a donc toujours été l'une des premières de la Couronne, de
 manière que les Amiraux ne reconnoissoient au-dessus d'eux que le Chancel-
 lier, & si l'on veut le Connétable, à cause que son commandement s'étend-
 oit sur toutes les troupes de terre, & que le leur étoit borné à un certain
 territoire.

Mais à cela près, l'autorité de chaque Amiral, par rapport aux expéditions
 maritimes de son département, étoit la même que celle du Connétable au sujet
 des armemens par terre; & c'est précisément cette trop grande autorité de
 l'Amiral, sur-tout lorsqu'il l'étoit en même temps de la Bretagne & de la
 Guyenne, qui engagea enfin Louis XIII. à supprimer cette charge en même
 temps que celle de Connétable.

En effet, toutes les forces maritimes étoient alors entre les mains de l'Ami-
 ral & à sa disposition, puisque outre les droits & prérogatives dont jouit en-
 core aujourd'hui l'Amiral, il avoit la nomination de tous les offices militaires

de la marine, à commencer par les Vice-Amiraux jusqu'au dernier grade. Il nommoit de même les Capitaines & Officiers des ports & garde-côtes, les Intendans, Commissaires de marine, & généralement tous les Officiers de guerre & de finance ayant emploi & fonction dans la marine. C'étoit par ses ordres & sous sa direction que se faisoient les constructions & radoubs des vaisseaux de guerre, les achats de tout ce qui étoit nécessaire pour leur équipement & leur avitaillement. Il arrêtoit les états de toutes les dépenses faites par les Trésoriers de la marine. Il avoit de plus le commandement général de tous les vaisseaux de guerre & le choix de tous les Officiers qui les montoient. La preuve de toutes ces prérogatives se trouve dans les anciennes Ordonnances faites pour la marine depuis celle de l'an 1400 jusqu'à celle du mois de Mars 1584.

De tout ceci il n'est resté à l'Amiral que le privilege de commander la principale des armées navales; encore faut-il pour cela qu'il en reçoive l'ordre du Roi. Tout le reste a été retranché, le Roi se l'étant expressément réservé à la fin du Règlement du 12 Novembre 1669, fait à l'occasion du rétablissement de la charge d'Amiral, & plus particulièrement encore par le dernier article du présent titre.

Mais la suppression de ces droits qui prenoient un peu trop sur l'autorité Royale, n'empêche pas que la charge d'Amiral ne soit aujourd'hui la plus belle du Royaume après celle de Chancelier, à ne considérer même que les autres droits qui lui ont été conservés, & dont on verra le détail sur les différens articles de ce titre.

On peut dire même que ce qu'elle a perdu de son ancien lustre, du côté de l'autorité du commandement, elle l'a regagné avec un nouvel éclat, en ce que son exercice ne souffre plus aucun partage dans le Royaume, & que ses droits ne lui sont plus contestés comme autrefois.

Du temps de nos anciens Amiraux en effet, comme ils ne l'étoient que d'une partie nos côtes du Royaume, non-seulement leur pouvoir ne passoit pas les bornes de leur district; mais encore chacun, même dans son département, étoit exposé à des contestations toujours renaissantes de la part d'une infinité de Seigneurs riverains, qui tantôt se prétendoient Amiraux sur les côtes de leurs Seigneuries, tantôt sans affecter ce titre ambitieux, se prévalaient de leur possession ou plutôt de leur usurpation, pour se faire maintenir dans la perception de quelques droits particuliers de l'Amirauté. De sorte que nul des anciens Amiraux n'étoit dans une possession pleine, libre & tranquille de tous ses droits.

Du Tillet insinue même pag. 246 » que les Officiers de la Rochelle & plusieurs gentilshommes du gouvernement de cette ville, maintinrent avoir » connoissance de plusieurs cas appartenant à l'Amiral, se fondant sur ce qu'ils » en jouissoient avant l'érection de l'office d'Amiral : ce que la Popelinière réfute fort bien chap. 14, pag. 71 : mais il pouvoit ajouter que cette prétention auroit été d'autant plus mal fondée, que tous les droits de l'Amiral étant royaux, comme s'en expliquent toutes les Ordonnances, s'auroit été contre le Roi directement que ces Officiers Rochellois & ces Seigneurs auroient prétendu avoir acquis ces droits plutôt que contre l'Amiral. Or les droits royaux sont imprescriptibles.

Ces Seigneurs que les anciens Amiraux n'avoient pu ou qu'ils n'avoient pas eu le temps de réduire, parce qu'ils étoient trop souvent occupés à des expéditions maritimes, le Cardinal de Richelieu & ses successeurs Grands-mâîtres de la navigation, &c. trouverent enfin peu à peu le moyen de les ramener à la règle en les faisant déchoir de leurs prétentions par des Arrêts du Conseil multipliés. De sorte que lorsque Louis XIV. jugea à propos de rétablir la charge d'Amiral, les principaux obstacles étant levés, il n'eut besoin pour faire jouir l'Amiral de la plénitude des droits attachés à sa charge, que de renouveler du ton qui convenoit dans l'art. 13 du présent titre, les défenses anciennement faites, & si souvent réitérées aux Gouverneurs & aux Seigneurs, de faire aucunes entreprises sur les droits de la charge d'Amiral.

C'est ainsi que cette charge éminente, par son influence depuis ce temps-là, sur toutes les côtes des provinces maritimes du Royaume, & par la perception paisible de tous les droits qui lui ont été conservés lors de son rétablissement, est devenue plus importante que jamais, nonobstant le retranchement du droit qu'elle donnoit autrefois à ceux qui la possédoient de présider à toutes les expéditions maritimes, & d'en avoir le commandement par eux-mêmes ou par les Officiers qu'ils jugeoient à propos d'y proposer.

Enfin ce qui ajoute un nouveau lustre à la charge d'Amiral, c'est la réunion qui a été faite depuis quelques années, du corps des galères à celui de la marine, par Ordonnance du 17 Septembre 1748, portant suppression en même temps des charges de Général & de Lieutenant-général des Galères.

Il y a eu vingt-quatre Généraux des galères. Le dernier a été Louis-Philippe d'Orléans, Grand-Prieur de France.

Les Auteurs du Dictionnaire de Trevoux & le P. Daniel dans son histoire de la Milice Française, disent que l'Amiral a pour marque de sa dignité, deux ancres d'or passées en sautoir derrière l'écu de ses armes, pendantes & attachées à un cable. C'est une erreur, il n'y a qu'une ancre au lieu de deux, & il n'y en a jamais eu qu'une non plus, comme le prouve Piganiol de la Force dans sa description de la France, tom. 1^{er}. pag. 640.

Que l'on joigne à tout ceci, ce qui va être observé sur les divers articles de ce titre, & que l'on consulte ensuite le nombre prodigieux d'Auteurs qui ont parlé de la charge d'Amiral; peut-être aura-t-on de la peine à trouver sur cette matière, rien de plus curieux & de plus sûr en même temps.

ARTICLE PREMIER.

LA Justice sera rendue au nom de l'Amiral dans tous les Sieges de l'Amirauté.

ON trouve la même disposition dans l'art. 1 du Règlement du 12 Novembre 1669, attaché sous le contre-scel de l'Edit du même mois, portant rétablissement de la charge d'Amiral.

L'objet de ce Règlement fut de déterminer & constater les pouvoirs, fonc-

tions, autorité & droits de cette charge rétablie après une suppression de quarante-trois ans; mais en cette partie acquit-elle un droit nouveau, ou ne fût-ce que la confirmation d'une de ses anciennes prérogatives?

A remonter jusqu'à l'origine, il est certain qu'anciennement & de tout temps, l'Amiral connoissoit par lui-même ou par ses Officiers de toutes les causes maritimes, & qu'en vertu de ce pouvoir, il avoit non-seulement la nomination, mais encore l'installation des Officiers de l'Amirauté; de manière que c'étoit sa Jurisdiction proprement dite que ces Officiers exerçoient. C'est ce qui résulte de la transaction du 30 Août 1377 passée entre l'Amiral Jean de Vienne & le Comte d'Eu; transaction homologuée au Parlement, & que Fontanon a mise à la tête des Ordonnances concernant l'Amiral.

C'est aussi ce qui résulte tout de même, tant de l'ancien mémoire rapporté par le même Fontanon, *fol.* 1616, art. 6 & 7, que des Ordonnances de 1400, art. 3, de 1517, art. 12, & de 1543, art. 3 & 35.

Or si la Jurisdiction de l'Amirauté étoit alors sa Jurisdiction, si les Officiers qui l'exerçoient étoient ses Officiers; il est évident que la justice s'y rendoit en son nom, & que les jugemens étoient intitulés de son nom comme aujourd'hui.

Mais savoir s'il en fut de même, si cet usage subsista après que Henri II. par son Edit du mois d'Avril 1554, eut érigé en titre d'office les charges de judicature de l'Amirauté, & qu'en réservant à l'Amiral le droit ancien de nommer à ces charges, il eut fait défenses à tous les Officiers pourvus ou nommés par l'Amiral de faire aucun exercice desdits offices qu'après avoir obtenu des provisions du Roi, & s'être fait installer en conséquence?

Ce qui fait naître le doute, c'est qu'il n'en est du tout point parlé ni par cet Edit, ni par aucune Ordonnance postérieure, jusqu'à l'année 1669 que la charge d'Amiral, supprimée sur la démission de Henri de Montmorency en 1626, par Edit du mois de Janvier 1627, fut rétablie, quoique le droit de nommer aux offices vacans de quelque manière que ce soit, lui eût été confirmé par l'Ordonnance de 1584 art. 5.

Mais dès-là même qu'on n'y trouve rien de contraire, il est naturel de conclure que les choses en cette partie étoient restées sur l'ancien pied, & ce qui appuie au reste cette conséquence, c'est que dans les art. 4 & 13 de ladite Ordonnance de 1584, les Officiers de l'Amirauté, quoique depuis long-temps Officiers Royaux, furent déclarés comme autrefois Juges & Officiers de l'Amiral, & que l'art. 6 de la même Ordonnance » le confirma dans le droit de » recevoir au serment, & d'instituer lesdits Officiers qui auroient obtenu des » provisions du Roi, en leur faisant jurer de bien faire leur devoir & de » garder les Ordonnances.

Quelle apparence d'ailleurs que la justice de l'Amirauté eût cessé d'être rendue au nom de l'Amiral, sous prétexte que les Juges de l'Amirauté étoient devenus Officiers Royaux, tandis que dans les Sénéchaussées, la justice étoit rendue dans le même temps, comme aujourd'hui, au nom des Sénéchaux ou Gouverneurs des Provinces, dont la dignité étoit, comme elle l'est encore, si inférieure à celle d'Amiral?

Concluons donc qu'en tout temps, dans les Amirautés, la justice a été rendue au nom de l'Amiral; & ce qui ne permet pas d'en douter, c'est qu'elle a
constamment

constamment été rendue au nom du Grand-maître, Chef & Surintendant général de la navigation & du commerce de France, comme représentant l'Amiral, pendant la suppression de la charge. De là il s'ensuit que le Règlement ci-dessus daté du 12 Novembre 1669, n'a pas plus attribué un nouveau droit à la charge d'Amiral, en ordonnant, article premier, comme l'article dont il est ici question, que la justice seroit rendue au nom de l'Amiral dans tous les sieges de l'Amirauté, qu'il ne lui en a attribué dans tous les autres articles, qui véritablement, comme on le verra dans la suite, n'ont fait que rappeler les anciens droits de cette éminente charge.

Que l'on ajoute encore à cela, que l'Amiral a perpétuellement été en possession, non-seulement de notifier aux Juges de l'Amirauté les ordres du Roi, les Ordonnances, Arrêts & Réglemens concernans les Amirautés; mais encore de leur donner des ordres de son chef, comme à ses Officiers, droit qui a été rappelé & confirmé par l'Edit du mois de Mai 1711, & l'on n'hésitera plus à reconnoître que dans les Juridictions de l'Amirauté, la justice n'a jamais pu cesser d'être rendue en son nom.

Avant l'année 1717, il n'y avoit point de siege d'Amirauté dans nos colonies de l'Amérique; il y en a maintenant en toutes, en conséquence du Règlement du 12 Janvier de la même année 1717, & l'art. 3 du tit. 1, porte, comme celui-ci, que la justice y sera rendue au nom de l'Amiral.

Mais cela n'empêchoit pas que M. l'Amiral n'y fût percevoir les droits attachés à sa charge, en vertu de l'Arrêt du Conseil du 14 Mars 1695, portant défenses aux Gouverneurs d'y prétendre aucun droit d'Amirauté, sous quelque prétexte que ce fût. Dans l'origine, la Compagnie des Indes occidentales avoit les droits d'Amirauté dans les Isles & pays de sa concession, & après la suppression de cette Compagnie, les Lieutenans-généraux & Gouverneurs prétendans les mêmes droits, s'en étoient maintenus en possession: abus qui fut enfin réprimé par cet Arrêt du Conseil du 14 Mars 1695, dont l'exécution n'a souffert aucune difficulté ni altération dans la suite.

É D I T D U R O I,

Portant suppression de la charge de Grand-maître, Chef & Surintendant général de la navigation & commerce de France, & rétablissement de la charge d'Amiral de France, avec le Règlement contenant les pouvoirs, fonctions, autorités & droits de ladite charge d'Amiral.

L OUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre: A tous présens & à venir: Salut. Entre toutes les affaires de notre Royaume dont nous avons entrepris le règlement & la réformation, ou relevé & augmenté les établissemens depuis plusieurs années; il n'y en a point où nous ayons donné plus d'application & employé de plus grandes sommes de deniers qu'au rétablissement de nos forces maritimes, du commerce & de la navigation dans toute l'étendue de notre Royaume; aussi l'avantage

que nos Sujets en ont reçu est-il proportionné à l'espérance que Nous en avons conçue & aux soins que Nous en avons pris; puisque Nous voyons clairement par l'augmentation de nos droits d'entrée & de sortie que les vaisseaux de nos sujets & des étrangers qui fréquentent nos ports & havres sont augmentés considérablement, & nos forces maritimes excèdent de beaucoup celles des Rois nos prédécesseurs; mais Nous avons estimé que pour maintenir & augmenter d'aussi grands établissemens que ceux

que nous avons faits jusques à présent, il étoit nécessaire d'apporter quelque changement en la charge de Grand-maitre, Chef & Surintendant de la navigation & commerce de France, qui est à présent vacante par la mort de notre très-cher & bien amé cousin le Duc de Beaufort; le titre & les fonctions attribués à ladite charge par son Edit de création n'estant point assez relevés pour pouvoir avec l'autorité & la dignité nécessaires, commander d'aussi considérables forces que celles que Nous pouvons à présent mettre en mer; c'est ce qui Nous auroit fait prendre la résolution de rétablir la charge d'Amiral de France, avec le titre & dignité d'officier de notre couronne, qui y est joint; & en même temps pour éviter les inconvénients qui obligeroient en l'année mil six cens vingt-six, le feu Roi Notre très-honoré Seigneur & pere, de glorieuse mémoire que Dieu absolve, de supprimer les deux charges de Connestable & d'Amiral, Nous réserver le choix & provision de tous les Officiers de marine.

A ces causes, & autres bonnes & grandes considérations, à ce Nous mouvans; de l'avis de notre Conseil, où étoit notre très-cher & très-amé frere unique le Duc d'Orleans, nostre très-cher & très-amé Cousin le Prince de Condé, & autres grands & notables personages de nostre Conseil, & de notre certaine science, pleine puissance & autorité Royale, Nous avons par ce présent Edit perpétuel & irrévocable, supprimé & supprimons ladite charge

de Grand-maitre, Chef & Surintendant général de la navigation & commerce de France, & de la même autorité, rétably & rétablissons, & en tant que besoin seroit, crée & créons de nouveau ladite charge d'Amiral de France, pour être exercée dans toute l'étendue de notre Royaume, Pays, Terres & Seigneuries de notre obéissance, à l'exception de notre province & Duché de Bretagne, aux pouvoirs, autorités, prééminences, juridiction, dignité d'office de notre Couronne y jointe, & droits portés par le Règlement que Nous en avons fait, cy-attaché sous le contre-scel de notre Chancellerie, lequel Nous voulons estre exécuté à perpétuité selon la forme & teneur; Si donnons en mandement à nos amez & feaux Conseillers les Gens tenans nostre Cour de Parlement à Paris & Chambres de nos Comptes audit lieu, que ces Présentes ils ayent à faire lire, publier & enregistrer, & le contenu en icelles, ensemble audit Règlement ci-attaché, garder & observer selon leur forme & teneur, nonobstant tous Edits & Déclarations, & autres lettres à ce contraires, auxquelles Nous avons dérogé & dérogeons par ces Présentes: Car tel est notre plaisir; & afin que ce soit chose ferme & stable à toujours, Nous avons fait mettre notre scel à ces dites Présentes. DONNÉ à Saint Germain-en-Laye, au mois de Novembre, l'an de grace mil six cent soixante-neuf, & de notre regne le vingt-septieme, Signé LOUIS; Et sur le reply, par le Roi, COLBERT.

R È G L E M E N T

Fait & ordonné par le Roi sur les pouvoirs, fonctions, autorités & droits de la charge d'Amiral de France, rétablie par Edit du présent mois.

P R E M I E R E M E N T.

TOUTE la Justice de l'Amirauté, ainsi qu'elle est réglée & établie par les Ordonnances appartiendra & sera rendue au nom de celui qui sera pourvu de ladite charge.

II. Il pourvoira de plein droit aux offices des Sieges des Amirautés dans tous les lieux où ils sont établis.

III. Il jouira pareillement de tout & tel droit de nomination & provision, dont les Amiraux de France ont bien & deüement joui sur les offices de l'Amirauté auxdits Sieges & Tables de Marbre.

IV. Des amendes, confiscations & tous autres droits de justice dans tous les Sieges parti-

culiers, & de la moitié dans ceux des Tables de Marbre.

V. Du droit de dixieme sur toutes les prises & conquêtes faites à la mer.

VI. Du droit d'ancrage, ainsi qu'il est réglé par les Ordonnances, & que les précédens Amiraux en ont joui.

VII. Du droit de congé sur tous les vaisseaux qui partent des ports & havres du Royaume.

VIII. Du pouvoir de commander l'une des armées navales de Sa Majesté à son choix; ensemble en ce cas d'ordonner des finances, ainsi que les généraux des armées de terre ont accoustumé de faire.

IX. Lorsqu'il sera près la personne de Sa

Majesté, les ordres qu'elle enverra à ses armées lui seront communiqués, auxquelles il pourra joindre ses lettres pour en donner avis.

X. Sa Majesté se réserve le choix & provision de tous les officiers de guerre & de finance qui ont emploi & fonction; savoir les Vices-Amiraux, Lieutenans-généraux, Chefs-d'Escadres, Capitaines de Vaisseaux, Brûlots, Frégates, Lieutenans, Enseignes, Pilotes, Capitaines & Officiers des Ports & Gardes-côtes, Intendans, Commissaires & Contrôleurs-généraux, & Particuliers, Gardes-Magasins, & généralement tous autres Officiers de la qualité ci-dessus; ensemble tout ce qui peut concerner les constructions & radoub des vaisseaux & les achats de toutes sortes de marchandises & munitions pour les magasins, &

armemens de marine, & l'arresté des états de toutes les dépenses faites par les Trésoriers de la marine.

Fait & arrêté à Saint Germain-en-Laye, le douzième Novembre mil six cent soixante-neuf. *Signé LOUIS, Et plus bas, COLBERT.*

Lues, publiées & enregistrées; oui & ce requérant le Procureur-général du Roi pour être exécutées selon leur forme & teneur, & ordonné que copies collationnées en seront envoyées dans les Sieges d'Amirauté du ressort, pour y être lues, publiées & enregistrées; Enjoint aux Substituts du Procureur-Général du Roi d'en certifier la Cour au mois, A Paris en Parlement le 27 Janvier 1670.

Signé, DUTILLET.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT D U R O I,

Portant que M. le Comte de Toulouse jouira des Droits attribués à la charge d'Amiral dans les Isles & Colonies de l'Amérique, & dans les Pays de l'obéissance du Roi, faisant défenses aux Gouverneurs desdits Pays d'y prétendre aucun droit d'Amirauté, sous quelque prétexte, & pour quelque cause que ce soit.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

SUR la requête présentée au Roi étant en son Conseil par le Sieur Comte de Toulouse Amiral de France, contenant que les droits de l'Amirauté ayant été négligés pendant la suppression, & dans les commencemens du rétablissement de cette charge, la Compagnie des Indes Occidentales s'étoit, sur le fondement de l'Edit qui l'établit & lui donne tous les droits appartenans à Sa Majesté dans les Isles & Pays de sa concession, mis en possession du dixième des prises faites par ses vaisseaux, & même de donner des commissions pour armer en course, ce qui a été continué après la suppression de ladite Compagnie en 1674, par les Lieutenans-généraux & Gouverneurs particuliers desdites Isles, qui ont prétendu avoir les mêmes droits qu'elle, & enfin dans la présente guerre le Sieur Comte de Blenac, Lieutenant général, & le Gouverneur de Saint Domingue, se sont maintenus dans cette possession, & le premier a non-seulement distribué des commissions pour les bâtimens armer dans les Isles; mais même a obligé des Capitaines & Maîtres de Vais-

seaux, partis des ports de France, d'en prendre pour avoir occasion d'exiger le dixième des prises qu'ils pourroient faire pendant leur séjour aux Isles, & comme cette prétention est dénuée de toute sorte de titre & de fondement que les Ordonnances, & particulièrement celle de 1681, & l'Edit de création de la charge d'Amiral de France, attribuent à lui seul le pouvoir de donner des commissions & de prendre le dixième sur les prises qui seront amenées dans les ports du Royaume & pays de l'obéissance de Sa Majesté, avec défenses à tous Gouverneurs, Lieutenans-généraux & autres Officiers, & à tous Seigneurs & Gentilshommes d'exiger, sous quelque prétexte que ce soit, aucuns droits d'Amirauté, n'y rien entreprendre sur la charge d'Amiral, & qu'en remontant aux premiers établissemens des François dans les Isles, on trouvera qu'ils se sont faits sous l'autorité des Amiraux qu'ils ont donné les commissions aux Capitaines qui y ont été & qu'ils se sont réservés le dixième des prises qui y seroient faites, ce qui justifie que la

possession ancienne est pour l'Amiral de même que le titre, & que celle des Lieutenans-généraux & Gouverneur des Isles, est nouvelle & abusive. A CES CAUSES requéroit, ledit Suppliant qu'il plût à Sa Majesté sur ce luy pourvoir, Veu les anciennes Ordonnances & celle de 1681; les provisions de la charge d'Amiral de France du 23 Novembre 1683, l'Edit de création de ladite charge du mois de Novembre 1669, & autres pieces, & tout considéré. SA MAJESTÉ ÉTANT EN SON CONSEIL, ayant égard à ladite Requête a ordonné & ordonne que l'Ordonnance de 1681 sera exécutée dans les Isles & Colonies de l'Amérique & dans les Pays de son obéissance, en ce qui concerne les droits attribuez à la charge d'Amiral de France, ainsi que pour les autres articles qui y sont contenus, & en conséquence fait défenses au Sr. Comte de Blenac, & à tous autres Gouverneurs & autres Officiers desdits Pays de donner aucunes commissions pour armer en course n'y recevoir le dixieme des prises qui y seront amenées ou y prétendre aucun droit d'Amirauté, sous quelque prétexte, & pour

quelque cause que ce soit. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant tenu à Marly le quatorzieme jour de Mars mil six cent quatre-vingt-quinze. Signé, PHELYPEAUX.

LOUIS PAR LA GRACE DE DIEU, ROY DE FRANCE ET DE NAVARRE: Comte de Provence, Forcalquier & terres adjacentes, au premier notre Huissier ou Sergent sur ce requis, SALUT. Nous te mandons & ordonnons par ces présentes signées de notre main, que l'Arrêt dont l'extrait est ci-attaché sous le contre-scel de nostre Chancellerie, ce jourd'huy rendu en nostre Conseil d'Etat, Nous y étant, tu aye à exécuter de point en point selon sa forme & teneur, & faire pour son entière exécution, & des présentes, tous exploits, commandemens, sommations & autres actes & exploits nécessaires, sans demander autre permission: Car tel est notre plaisir. DONNÉ à Marly le quatorzieme jour de Mars, l'an de grace mil six cent quatre-vingt-quinze, & de notre regne le cinquante-deuxieme. Signé, LOUIS; Et plus bas, Par le Roy, PHELYPEAUX.

A R T I C L E I I.

LA nomination aux Offices de Lieutenans, Conseillers, de nos Avocats & Procureurs, & des Greffiers, Huissiers & Sergens aux Sieges Généraux & particuliers de l'Amirauté, appartiendra à l'Amiral; sans toutefois qu'ils puissent exercer qu'après qu'ils auront obtenu nos Lettres de provision.

ANciennement, comme il vient d'être observé dans le précédent article, l'Amiral non-seulement nommoit tous les Officiers de l'Amirauté; mais encore il leur donnoit des provisions, & les installoit par lui ou par ses Lieutenans, en prenant d'eux le serment au cas requis.

Cet usage subsista jusqu'à l'Edit du mois d'Avril 1554, par lequel Henri II. érigeant en titre d'office les charges de l'Amirauté, réserva seulement à l'Amiral le droit d'y nommer en tout genre de vacance, avec l'installation.

Depuis ce temps-là les Officiers de l'Amirauté, devenus Juges royaux, n'ont pu exercer qu'après avoir obtenu des provisions du Roi. Par-là ils ont été faits, tout à la fois, Officiers royaux & Officiers de l'Amiral.

Le droit de nommer aux offices, tant aux Sieges généraux qu'aux Sieges particuliers, fut confirmé à l'Amiral par l'art. 5 de l'Ordonnance du mois de Mars 1584, & celui d'installer les Officiers lui fut aussi confirmé par l'art. 6 de la même Ordonnance.

A l'égard du droit de nomination, il n'a pas varié depuis, & l'on voit même qu'il a été renouvelé, tant par le présent article, en conformité des articles

2 & 3 du Règlement dudit jour 12 Novembre 1669, que par l'art. 2, tit. 1 du Règlement du 12 Janvier 1717, concernant les Amirautés des colonies Françoises.

Pour ce qui est du droit d'installation, qui étoit autrefois indéfini, il est borné aujourd'hui aux Sieges particuliers par l'art. 2, tit. 3 ci-après, aux termes duquel les Officiers des Amirautés générales doivent se faire recevoir au Parlement, sans qu'on voye l'origine de cette réduction du pouvoir ancien de l'Amiral.

J'ai dit que les Officiers de l'Amirauté sont à présent tout ensemble Officiers du Roi & Officiers de l'Amiral. En effet, ils sont Officiers du Roi, puisqu'ils tiennent leurs provisions du Roi, sans lesquelles ils ne peuvent exercer ni être installés; & ils sont Officiers de l'Amiral; puisque c'est lui qui les nomme & les présente, qu'il a droit de rendre des Ordonnances & de faire des Réglemens qu'il les charge de faire exécuter, de même que les ordres du Roi qui lui sont toujours adressés en ce qui concerne les Amirautés; & qu'au surplus, ce qui est absolument décisif, le fond de la juridiction lui appartient, en ce que c'est à lui que le droit annuel se paye, à défaut de paiement duquel les offices tombent aux parties casuelles à son profit, & non aux parties casuelles du Roi.

Dela il s'ensuit qu'il lui appartient de régler les limites des Amirautés, & il y a en effet divers exemples, un entre autres, dans le Règlement du 13 Janvier 1653, rendu entre les Officiers de l'Amirauté de la Rochelle & ceux de l'Amirauté de Brouage, transférée depuis à Marennes; par lequel Règlement le Duc de Vendôme décida que ceux de la Rochelle connoîtroient des prises qui seroient conduites dans la riviere de Charente, & de tous les procès qui naîtroient à l'occasion des événemens qui arriveroient sur cette riviere, à l'exclusion de ceux de Brouage, avec défenses de les y troubler.

Autre exemple rapporté sur le titre suivant, article 5 *in fine*.

Et c'est précisément parce que le fond de la juridiction appartient à M. l'Amiral, que dans tous les temps il l'a protégée de maniere à lui procurer l'exemption de quantité de droits qui se perçoivent dans les autres Justices Royales, avec lesquelles celle-ci n'est jamais censée confondue.

En 1640, le Roi ayant créé dans toutes les Jurisdicions Royales du Royaume, des offices des Greffiers alternatifs & triennaux, clerks, commis, parisis & contrôle, les traitans voulurent les établir dans les Amirautés, sous prétexte que ce sont des Justices Royales; mais par une Déclaration du 27 Novembre de la même année 1640, le Roi déclara n'avoir entendu comprendre dans cet Edit, ni dans ceux faits & à faire, sous le nom de Justices Royales, les Amirautés, & fit défenses aux traitans de pourvoir à ces offices dans les Amirautés sur peine de 6000 livres d'amende.

Dela cette maxime, que les Amirautés ne sont jamais réputées assujetties aux taxes ordonnées, ni aux droits établis dans les Justices en général par les Edits & Déclarations du Roi, & que pour y être sujettes, il faut qu'elles y soient nommément comprises. Maxime confirmée depuis dans toutes les occasions, notamment par Arrêts du Conseil des 22 Décembre 1670, 18 Février 1673, 25 Juillet 1690, 13 Février 1691, 13 Décembre 1695, & 21 Janvier 1719.

Delà aussi les exemptions dont jouissent les Amirautés.

Exemption des droits du Greffe des affirmations; Arrêt du Conseil du 25 Juillet 1690.

Exemption du droit de présentation; autre Arrêt du Conseil du 13 Décembre 1695.

Exemption des droits attribués aux offices de Receveurs & Contrôleurs des amendes & épices. Arrêt du Conseil du 8 Février 1710, confirmé par autre du 6 Novembre 1714.

Exemption des droits des offices de Gardes conservateurs des minutes. Arrêt du Conseil du 20 Octobre 1716, confirmatif d'un précédent du 31 Juillet 1714.

Exemption de l'obligation de configner entre les mains du Receveur des consignations. Arrêts du Conseil des 13 Mars 1717 & 26 Mars 1718.

Exemption du droit de petit sceau. Arrêt du Conseil du 6 Septembre 1723 qui en déboute le traitant.

Exemption enfin du droit de contrôle pour les polices d'assurances. Arrêt du Conseil du 12 Août 1732, qui sera rapporté sur l'art. 2 du tit. des assurances.

Nos lettres de provision. Dans les Amirautés des colonies, le Roi ne donne point de provisions aux Officiers; mais seulement une commission du grand sceau révocable *ad nutum*, toujours sur la nomination de M. l'Amiral, art. 2, tit. 1 du Règlement du 12 Janvier 1717.

A R R E S T C O N T R A D I C T O I R E DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

Portant décharge des taxes tant faites qu'à faire sur les Greffiers des Amirautés du Royaume, à cause de leurs Offices, en conséquence de la Déclaration du 23 Avril 1689.

Du vingt-cinquième Juillet 1690.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

SUR la Requête présentée au Roi en son Conseil par M. le Comte de Toulouse, Amiral de France; contenant, qu'encore que Sa Majesté ait excepté jusques à présent les Officiers des Amirautés de toutes les taxes qui ont été faites en différens temps sur ses Officiers, attendu que la nomination en appartient aux sieurs Amiraux de France, & que lorsque les Greffiers & autres Officiers desdits Sieges ont été par erreur compris dans les rôles des taxes, ils en ont été déchargés par des Arrêts du Conseil; cependant S. M. ayant par sa Déclaration du 23 Avril 1689. ordonné que les Propriétaires &

Engagistes des Greffiers des Bailliages & autres petites Justices, seroient taxés pour l'acquisition des droits d'affirmation desdits Sieges, & estre en outre confirmés en la jouissance de leurs droits & émolumens, & déchargés des recherches qui pourroient estre faites contre eux pour raison de ce, Maître Michel Pean chargé par Sa Majesté du recouvrement des deniers qui doivent provenir de l'exécution de ladite Déclaration, auroit prétendu que les Greffiers desdits Sieges des Amirautes estoient compris comme les autres Greffes dans son Traité, & qu'ils doivent acquiescer les Affirmations desdits Sieges, outre la taxe

qu'ils doivent payer pour la confirmation. Et d'autant que ces taxes ne doivent estre payées que par les Engagistes des Greffes Domaniaux, & non par lesdits Greffiers des Amirautez, lesquels estant casuels à la nomination du Suppliant, ne peuvent pas estre taxez pour acquérir les affirmations héréditairement, ni pour estre confirmez en la jouissance de leurs Greffes comme héréditaires. A CES CAUSES, requéroit qu'il plût à Sa Majesté déclarer n'avoir entendu comprendre lesdits Greffiers des Amirautez dans la Déclaration du 23 Avril dernier; & en conséquence décharger ceux desdits Greffiers qui peuvent avoir esté compris dans les rôles des taxes ci-devant arrestez au Conseil, & faire défense audit Pean de les comprendre dans les Etats & Rôles de taxes qu'il présentera au Conseil pour y estre arrestez: VEU ladite Requête, la Déclaration du huitieme Novembre 1640. portant que Sa Majesté n'avoit entendu comprendre aucun Office de l'Amirauté dans ses Edits & Déclarations de création des différens Offices y dénommez; ni les Greffiers, places de Clercs & Contrôleurs. Arrest du Conseil des 3 Aoust 1641. 2 Décembre 1660 & treizieme Juillet 1662. par lesquels les Officiers des Amirautez ont esté déchargés de différentes taxes y mentionnées. Autre Arrest du Conseil du vingt-deuxieme Décembre 1670. par lequel Sa Majesté auroit déclaré n'avoir entendu comprendre dans le Bail

de la Ferme générale des Domaines, les Greffes des Amirautez du Royaume, comme dépendans de la charge d'Amiral de France, & distincts & séparés des autres Greffes & Cours des Jurisdictions Royales. Autre Arrest du Conseil du dix-huitieme Février 1673. qui décharge les Huissiers des Amirautez de France, des taxes sur eux faites, avec défenses à toutes personnes de les inquiéter pour raison de ce: VEU aussi la réponse fournie à ladite Requête par ledit Pean; OUY le rapport du sieur Phelypeaux de Pontchartrain, Conseiller ordinaire au Conseil Royal, Contrôleur-général des Finances. LE ROY EN SON CONSEIL, a déclaré & déclare n'avoir entendu comprendre dans sa Déclaration du 23 Avril 1689. les Greffes des Sieges des Amirautez du Royaume; & en conséquence décharge les Greffiers desdits Sieges, lesquels ont esté ou pourroient estre ci-après compris dans les rôles arrestez au Conseil pour l'exécution de ladite Déclaration, des taxes auxquelles ils ont esté ou pourroient estre ci-après imposés; Fait Sa Majesté defenses audit Pean, ses Procureurs & Commis, de faire à l'avenir aucunes poursuites contr'eux pour raison de ce, à peine de cinq cens livres d'amende, & de tous dépens, dommages & intérêt. FAIT au Conseil d'Etat du Roi, tenu à Versailles le vingt-cinquieme jour de Juillet mil six cent quatre-vingt-dix. Collationné. Signé, RANCHIN.

A R R E S T

Qui décharge les Greffiers des Amirautes du Royaume des Taxes sur eux faites, en exécution de l'Edit du mois d'Avril 1695, & Arrêt du 23 dudit mois.

Du 13 Décembre 1695.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

Sur la Requête présentée au Roy en son Conseil par Monsieur le Comte de Toulouse, Amiral de France; Contenant qu'encore que Sa Majesté ait excepté jusqu'à présent les Officiers des Amirautez de toutes les taxes qui ont esté faites sur ses Officiers, attendu que la nomination en appartient aux Amiraux de France, & lorsque les Greffiers & autres Officiers desdits Sieges ont esté par erreur compris dans les Rôles des taxes, ils en ont esté déchargés par des Déclarations & Arrests du Conseil; cependant Sa Majesté ayant par son Edit du mois d'Avril dernier, & Arrest du vingt-troisieme du même mois ordonné que les propriétaires &

Engagistes des Greffes des Présidiaux, Elections, Bailliages, Sénéchaussées & autres Justices extraordinaires, seroient taxez pour l'acquisition des Présentations desdits Sieges, Maître Edme Mignard, chargé par Sa Majesté du recouvrement de la finance qui doit provenir desdites taxes, auroit prétendu que les Greffiers desdites Amirautez étoient compris comme les autres Greffiers dans son Traité, & qu'ils doivent acquérir les Présentations desdits Sieges; & d'autant que ces taxes ne doivent estre payées que par les Engagistes des Greffes Domaniaux, & non par lesdits Greffiers des Amirautez, lesquels estant Domaniaux des Amiraux

& à la nomination du Suppliant, ne peuvent estre taxez pour acquérir lefdites Présentations de leurs Greffes. A CES CAUSES, requéroit qu'il plust à Sa Majesté déclarer n'avoir entendu comprendre lefdits Greffes des Amirautez dans son Edit & Arrest du mois d'Avril & vingt-troisième du même mois, & en conséquence décharger desdites taxes ceux desdits Greffiers qui peuvent avoir esté compris dans les Rôles ci-devant arrestez au Conseil, & faire défenses audit Mignard & à tous autres de les comprendre dans les Estats & Rôles des Taxes qu'ils présenteront au Conseil pour y estre arrestez. Vû ladite Requête, la Déclaration du 8 Novembre 1640. portant que Sa Majesté n'avoit entendu comprendre aucun Office de l'Amirauté dans ses Edits & Déclarations de création de différens Offices y nommez, ni les Greffiers ; places de Clercs & Contrôleurs. Arrests du Conseil des 3 Aoust 1641. 2 Décembre 1660. & 13 Juillet 1662. par lesquels les Officiers de l'Amirauté ont esté déchargés de différentes Taxes y mentionnées. Autre Arrest du Conseil du 22 Décembre 1670. par lequel Sa Majesté auroit déclaré n'avoir entendu comprendre dans le Bail de la Ferme générale des Domaines, les Greffes des Amirautez du Royaume comme dépendans de la charge d'Amiral de France, distincts & séparés des autres Greffes des Juridictions Royales. Autre Arrest du Conseil du 18

Février 1673. qui décharge les Huissiers des Amirautez de France des Taxes sur eux faites. Autre Arrest du Conseil du 25 Juillet 1690. qui décharge de toutes les Taxes tant faites qu'à faire sur les Greffiers des Amirautez du Royaume pour raison des Affirmations. Autre Arrest du Conseil du 13 Février 1691. qui décharge les Huissiers des Amirautez des Taxes sur eux faites pour l'hérédité de leurs Offices. Ouy le rapport du sieur Phelypeaux de Pontchartrain, Conseiller ordinaire au Conseil Royal, Contrôleur général des Finances. LE ROI EN SON CONSEIL, ayant égard à ladite Requête, a déclaré & déclare n'avoir entendu comprendre dans ledit Edit du mois d'Avril dernier, Arrest du vingt-troisième du même mois, les Greffes desdits Sieges des Amirautez, & en conséquence décharge les Greffiers desdits Sieges des Taxes pour lesquelles ils pourroient avoir esté compris dans les Rôles arrestez au Conseil pour l'exécution dudit Edit, & fait défenses audit Mignard & tous autres d'en faire comprendre aucun à l'avenir, à peine de tous dépens, dommages & intérêts, sans néanmoins que lefdits Greffiers puissent percevoir lefdits droits de Présentation en conséquence dudit Edit du mois d'Avril dernier, & Déclaration du douzième Juillet suivant. Fait au Conseil d'Etat du Roy, tenu à Versailles le 13 Décembre 1695. Collationné & Signé, DE LAISTRE,

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT,

Portant que les Juridictions des Amirautés sont exceptées de la création des Offices de Receveurs & Contrôleurs des amendes & épices, & du payement des droits y attribués.

Du 8 Février 1710.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

LE Roi s'étant fait représenter en son Conseil la Déclaration du 9 Mars 1709, servant de Règlement pour la perception des droits attribués aux Offices de Receveur & Contrôleur des amendes, épices, vacations & sabatines des Cours & Juridictions du Royaume, par lequel en expliquant, en tant que besoin seroit, les Edits & Arrêts rendus concernant lefdits Offices, Sa Majesté auroit ordonné que les droits de quatre sols pour livre attribués aux Receveurs & les deux sols aux Contrôleurs leur seront payés outre & par-dessus les épices, vacations, sabatines, droits & salaires que les Officiers des Cours & autres Juridictions seront taxés, tant à l'ordi-

naire qu'à l'extraordinaire ou de commissions ; comme aussi de présentations, auditions & clôtures des comptes & partages, procès-verbaux, descentes, visites & rapports, même de prise sur mer, inventaire de chargement & ventes d'icelles & des effets tirés du fond de la mer ou jettés à la côte. Et Sa Majesté ayant été informée que sous prétexte de cette dernière disposition, les Propriétaires ou Traitans chargés de la vente desdits Offices de Receveurs & Contrôleurs prétendent exiger leurs droits sur les vacations qui se payent aux Officiers des Amirautés pour les inventaires de chargement, vente de marchandises, procès-verbaux & autres, ce qui seroit une surcharge

surcharge pour les Armateurs, qui pourroit les détourner de faire des courses contre l'intention que Sa Majesté a toujours eue de les favoriser comme une chose également avantageuse à ses Sujets & à son Etat: Oui le rapport du sieur Desmarest, Conseiller ordinaire au Conseil Royal, Contrôleur général des Finances, SA MAJESTÉ ÉTANT EN SON CONSEIL, a ordon-

né & ordonne que les Jurisdictions des Amirautés seront & demeureront exceptées de la création des Offices de Receveurs & Contrôleurs des amendes & épices, & du paiement des droits y attribués sans tirer à conséquence. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le huitieme jour de Février 1710. Signé, PHELYPEAUX.

ARREST DU CONSEIL D'ETAT

D. U R O I,

Qui excepte les Amirautés du Royaume de la création des Receveurs & Contrôleurs des amendes, épices & vacations, & du paiement des droits y attribués, avec défenses à Antoine Montigny & tous autres d'en faire les fonctions, à peine de 3000 liv. d'amende, sauf à être pourvu à leur remboursement s'il y échoit.

Du 6 Novembre 1714.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

Sur la Requête présentée au Roi dans son Conseil, par Louis-Alexandre de Bourbon, Comte de Toulouse, Amiral de France, contenant qu'il a été informé qu'Antoine Montigny a obtenu Arrêt sur Requête le 17 Avril dernier, par lequel il est maintenu dans la jouissance des Offices de Receveurs & Contrôleurs des amendes, épices & vacations de l'Amirauté de Vannes; mais comme les Amirautés ne sont point comprises dans les Edits de créations de ces charges des années 1691, 1703, 1704 & 1708, & que l'on ne peut raisonnablement prétendre que sous la dénomination générale de Jurisdictions Royales elles soient suffisamment entendues, puisqu'au contraire Sa Majesté les en a toujours séparées & distinguées, attendu que la justice y est rendue au nom de l'Amiral, que les Offices sont à sa nomination, le Comte de Toulouse espere que Sa Majesté le trouvera bien fondé dans l'opposition qu'il veut former à l'exécution de l'Arrêt surpris par Montigny; en effet, si les Offices de Receveurs des amendes sont nécessaires dans les autres Jurisdictions Royales, parce que les amendes sont prononcées au profit de Sa Majesté, on ne sauroit disconvenir que l'établissement en seroit absolument inutile dans les Amirautés où les amendes appartiennent à l'Amiral & sont reçues par ses Receveurs: c'est donc une véritable surprise de la part de Montigny d'avoir fait insérer dans ses Provisions en 1703 la qualité de Receveur des amendes & épices

de l'Amirauté de Vannes, sous prétexte qu'elles lui étoient accordées pour exercer cette charge de Receveur des épices dans les Jurisdictions Royales de la même Ville, & il ne peut non plus se prévaloir de la Déclaration du 9 Mars 1709, dans laquelle les Amirautés ont été employées, parce qu'elles ne contiennent aucunes nouvelles créations; c'est un Tarif des droits attribués aux pourvus des Offices créés par des Edits antérieurs, dans lesquels les Amirautés n'ont point été comprises, que s'il y a eu des Arrêts rendus au profit d'autres Particuliers pour de semblables offices dans les Amirautés de Brest & de la Rochelle, ce ne peut être que l'effet d'une surprise semblable à celle qui a été faite par Montigny, puisqu'on ne peut faire subsister par des Arrêts des Offices qui n'ont point été créés, & que Sa Majesté étant en son Conseil a expressément ordonné par Arrêt du 8 Février 1710, que les Jurisdictions des Amirautés seroient & demeureroient exceptées de la création des Offices de Receveurs & Contrôleurs des amendes & épices, d'où il s'ensuit que ni Montigny ni autres n'ont pu ni dû prendre la qualité de Receveur des amendes & épices de l'Amirauté dans les Provisions qu'ils ont obtenues pour ces Offices dans les Jurisdictions Royales des Villes de leur établissement. D'ailleurs les nouvelles créations qui se font dans les Jurisdictions ordinaires ont des objets bien différens de celles qui se font dans les Amirautés; les premières ne sont à charge qu'aux

Plaideurs dont les Ordonnances ont toujours eu en vue de réprimer les chicanes, au lieu que les nouvelles créations dans les Amirautés vont à charger le commerce. Ainsi le bien de l'Etat & l'intérêt particulier du Suppliant concourent également à ce que ces offices de Receveurs & Contrôleurs des amendes & épices n'ayent point lieu dans les Amirautés, & d'autant plus que Montigny prend six sols pour livre des vacations des Juges dans l'instruction des prises, dans les naufrages & échouemens, ce qui est fort opposé à la protection que S. M. a la bonté d'accorder à ceux qui ont le malheur de perdre leurs vaisseaux aux côtes de France; que si Montigny ou son beau-pere ont payé quelque finance pour être pourvus de leur Office, ce ne peut être pour celui-ci, qui n'avoit point été créé: A CES CAUSES requéroit le Comte de Toulouse, qu'il plût à Sa Majesté le recevoir opposant à l'exécution de l'Arrêt du Conseil du 17 Avril dernier surpris par le Sr. de Montigny, & à tous autres qui peuvent avoir été rendus en pareil cas, faisant droit sur son opposition ordonner conformément à l'Arrêt du Conseil rendu, Sa Majesté y étant, le 8 Février 1710, que les Amirautés du Royaume seront & demeureront exceptées de la création des offices de Receveurs & Contrôleurs des amendes & épices & du paiement des droits y attribués, en conséquence faire défenses audit Montigny & à tous autres de s'immiscer dans

les fonctions desdits Offices à peine de 3000 liv. d'amende & de tous dépens, dommages & intérêts. Vu lad. Requête signée de Clavier, Avocat du Comte de Toulouse, ensemble les pieces justificatives du contenu: Oui le rapport du Sr. Desmarest, Conseiller ordinaire au Conseil Royal, Contrôleur général des Finances. LE ROI EN SON CONSEIL, ayant égard à ladite Requête, a reçu & reçoit le Comte de Toulouse opposant à l'exécution de l'Arrêt obtenu par ledit Montigny, le 17 Avril dernier, & à tous autres Arrêts du Conseil qui peuvent avoir été rendus en pareil cas, faisant droit sur son opposition, ordonne Sa Majesté que l'Arrêt du Conseil du 8 Février 1710 sera exécuté selon sa forme & teneur; & en conséquence que les Amirautés seront & demeureront exceptées de la création des Offices de Receveurs & Contrôleurs des amendes, épices & vacations, & du paiement des droits y attribués; fait Sa Majesté très-expresse défense audit Montigny, & à tous autres pourvus desdits Offices, d'en faire les fonctions dans les Amirautés, à peine de 3000 liv. d'amende & de tous dépens, dommages & intérêts, sauf à eux à remettre leurs titres es-mains du sieur Contrôleur général des Finances pour être pourvu à leur remboursement s'il y échoit. Fait au Conseil d'Etat du Roi, tenu à Marly le sixième jour de Novembre mil sept cent quatorze. Collationné. Signé DELAISTRE.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT

D U R O I,

Portant que les Droits de Gardes-Conservateurs des Minutes, ne seront point levés dans les Amirautés.

Du 20 Octobre 1716.

Extrait des Registres du Conseil d'Etat.

Sur ce qui a été représenté au Roi en son Conseil par LOUIS-ALEXANDRE DE BOURBON, Comte de Toulouse, Amiral de France; qu'encore que par l'Arrêt du Conseil du 31 Juillet 1714, pour les causes y contenues, les Sieges des Amirautés du Royaume ayent été exceptés de l'Edit du mois d'Août 1713, portant création des Offices de Greffiers-Gardes-Conservateurs des Minutes des Arrêts, Sentences & Jugemens des Cours, Bailliages &

autres Jurisdictions Royales; que néanmoins lesdits Sieges d'Amirautés se trouvent compris dans le Tarif attaché sous le contre-Scel de l'Edit du mois d'Août dernier, portant entr'autres choses suppression desdits Offices, & réduction des droits aux deux tiers, pour être levés dans la suite au profit de Sa Majesté. Et comme par cet Edit, le Roi ne s'est réservé des droits que dans les Justices où il y a des Greffiers-Gardes-Conservateurs des Minutes

établis, & que ces Offices n'ont point eu lieu dans les Sieges des Amirautés, & par conséquent point dû être compris dans les Tarifs : Requeroit à ces causes le sieur Comte de Toulouse, qu'il plût à Sa Majesté sur ce luy pourvoir. Veu ledit Arrest du trente-un Juillet 1714, l'Edit du mois d'Aoust dernier ; & le Tarif y attaché. Oüy le rapport : **LE ROY EN SON CONSEIL**, a ordonné & ordonne, que l'Arrest du trente-un Juillet 1714 sera exécuté selon

sa forme & teneur ; & en conséquence, que les droits des Gardes-Conservateurs des Minutes ne seront point levez & perçus dans les Sieges des Amirautés, quoiqu'ils ayent été compris dans le Tarif attaché sous le contre-Scel dud. Edit du mois d'Août dernier **FAIT** au Conseil d'Etat du Roy, tenu à Paris le vingtième jour d'Octobre mil sept cent seize. Collationné. Signé **DE LAISTRE**.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT,

Portant que les Consignations des deniers procédans de la vente des vaisseaux ; qui seront faites par autorité du Justice, seront faites sans frais, suivant l'Ordonnance de la Marine de 1681, avec défenses aux Receveurs des Consignations, de s'immiscer dans lesdites Consignations, à peine de trois mille livres d'amende.

Du 13 Mars 1717.

Extrait des Registres du Conseil d'Etat.

SUR la Requête présentée au Roi en son Conseil par **LOUIS-ALEXANDRE DE BOURBON**, Comte de Toulouse, Amiral de France : Contenant qu'encore que par l'Edit du mois d'Octobre 1716, les charges de Contrôleurs-Gardes & Dépositaires des vaisseaux procédans de prises ou naufrages, ou saisis par autorité de Justice, créés par l'Edit du mois de Décembre 1712, soient supprimés & qu'au moyen de cette suppression les choses soient revenues au même état qu'elles ont été établies par l'Ordonnance de 1681, portant que les deniers procédans de la vente des vaisseaux dans les cas de la consignation, doivent être consignés entre les mains d'un notable Bourgeois, ou au Greffe de l'Amirauté sans frais ; que néanmoins le sieur de Blaire, Receveur des Consignations des Jurisdictions ordinaires de Marseille, veut troubler les Officiers de l'Amirauté, & les Négocians dans ce droit, prétendant qu'au moyen de cette suppression les choses soient revenues en l'état qu'elles étoient établies par l'Edit de création de 1689, portant création des Receveurs des Consignations ; mais attendu qu'il n'a été rien changé par cet Edit à la disposition de l'Ordonnance de 1681, que ceux mêmes des Officiers qui s'étoient introduits dans quelques Amirautés ont été supprimés par l'Edit du mois de Mai 1711, faute d'avoir pris la nomination de

l'Amiral ; & que d'ailleurs l'intention du Roi est de soulager & favoriser le commerce par cette suppression : **A CES CAUSES**, requeroit Monsieur le Comte de Toulouse qu'il plût à Sa Majesté, en expliquant l'Edit de suppression des Commissaires-Receveurs, Gardes & Dépositaires dans les Amirautés du mois d'Octobre 1619, ordonner que les Consignations de deniers procédans de la vente des vaisseaux qui seront faites par autorité de Justice, seront faites entre les mains d'un notable Bourgeois, ou aux Greffes des Amirautés sans frais, suivant l'Ordonnance de la marine de 1681, ce faisant faire défenses au Receveur des Consignations des Justices ordinaires de Marseille, & à tous autres de s'immiscer dans lesdites Consignations, à peine de trois mille livres d'amende. Veu ladite Requête, l'Edit du mois de Février 1689, portant création des Receveurs des Consignations, celui du mois de Mai 1711, portant suppression desdits Offices, faute d'avoir pris la nomination de l'Amiral ; l'Edit du mois de Décembre 1712, portant création des Receveurs des Consignations sur la nomination de l'Amiral, sous le titre de Conseillers-Commissaires-Receveurs, Gardes & Dépositaires des Vaisseaux & Bastimens des prises qui se feront en mer, de ceux qui échoueront & feront naufrage ; l'Edit du mois d'Octobre 1716, portant suppression de ces mê-

mes charges, & autres Déclarations, & Arrêts du Conseil qui ont jugé dans différens cas, que les Amirautés ne sont point censées comprises dans les Edits de création d'Offices pour les Jurisdictions Royales, à moins qu'elles n'y soient exprimées, & autres pieces jointes à ladite Requête. Ouy le Rapport, LE ROI EN SON CONSEIL, en interprétant en tant que besoin ledit Edit de Suppression des Commissaires-Receiveurs, Gardes & Dépositaires dans les Amirautés du mois d'Octobre 1716, a ordon-

né & ordonne que les Consignations des deniers procédans de la vente des vaisseaux qui seront faites par autorité de Justice, seront faites sans frais, conformément à l'Ordonnance de la Marine de l'année 1681. Fait Sa Majesté défenses au Receveur des Consignations des Justices ordinaires de Marseille, & à tous autres de s'immiscer dans lesdites consignations, à peine de trois mille livres d'amende. FAIT au Conseil d'Etat du Roy, tenu à Paris le treizieme jour de Mars 1717. Collationné. Signé HOUSSON.

A R R E S T DU CONSEIL D'ÉTAT,

Qui a débouté le Receveur des Consignations de Provence de l'opposition qu'il avoit formé à l'Arrêt du Conseil du 13 Mars 1717, portant que les Consignations qui sont ordonnées dans les Amirautés du Royaume seront faites aux Greffes desdites Amirautés, ou entre les mains d'un notable Bourgeois, sans frais.

Du 26 Mars 1718.

Extrait des Registres du Conseil d'Etat.

SUR la Requête présentée au Roi en son Conseil par Alexandre de Blaire, Receveur des Consignations de Provence: contenant qu'il lui avoit été signifié le 29 Avril 1717 un Arrêt du Conseil rendu le 13 Mars précédent, obtenu sur la simple Requête de M. le Comte de Toulouse, Amiral de France, portant en interprétant, en tant que besoin, l'Edit de suppression des Commissaires-Gardes & Dépositaires dans les Amirautés du mois d'Octobre 1716, que les consignations des deniers procédans de la vente des Vaisseaux qui seroient faites par autorité de Justice, seront faites à l'avenir sans frais suivant l'Ordonnance de la Marine de 1681, entre les mains d'un notable Bourgeois, ou au Greffe de l'Amirauté, avec défenses au Suppliant de s'immiscer dans lesdites consignations, à peine de 3000 livres d'amende. Et comme cet Arrêt étoit contraire aux droits de sa charge, il y avoit formé opposition, qu'il avoit été donné sur simple Requête & sur le fondement que les Gardes & Dépositaires créés dans les Amirautés, par Edit du mois de Décembre 1712, avoient été supprimés par celui du mois d'Octobre 1716, que les choses étoient revenues au même état qu'elles avoient été établies par l'Ordonnance

de 1681, & que les consignations devoient être faites entre les mains d'un notable Bourgeois, ou au greffe des Amirautés, sans frais; que ces titres ne pouvoient lui être opposés, parce qu'il tiroit son droit de l'Edit du mois de Février 1689, portant création des Receveurs des consignations, & d'un Arrêt contradictoire donné au Conseil avec M. l'Amiral, du 9 Juillet 1709, précédé de trois autres, auxquels ces Edits n'avoient rien changé; qu'un conservateur, garde-dépositaire des vaisseaux, n'étoit point receveur des consignations, ni dépositaire de deniers ordonnés être consignés, que l'un n'étoit point l'autre; que l'Edit des Receveurs des consignations de 1689 subsistoit toujours, aussi-bien que les Arrêts du Conseil des 12 Juillet 1689, 14 Mars & 20 Juin 1690, & 9 Juillet 1709, qui avoient attribué le droit de recette des deniers consignés aux Receveurs des consignations dans différentes Amirautés; que celui du 9 Juillet 1709 avoit été rendu en connoissance de cause avec les Greffiers des Amirautés de Provence, qui prétendoient d'avoir acquis les droits des consignations; qu'ils étoient soutenus par des Syndics & par l'intervention de M. l'Amiral; mais comme le Suppliant avoit

financé trois cens cinq mille livres au Roy, ils avoient tous été déboutés de leur demande, le Suppliant maintenu dans ses fonctions, avec restitution & dépens; qu'alors M. l'Amiral avoit proposé les mêmes moyens qu'il proposoit aujourd'hui, le bien du commerce & le soulagement du public, mais que ces raisons n'avoient pas été considérées; qu'il importoit même au bien du commerce qu'il n'y eût point de changement, & qu'il continuât ses fonctions, parce que deux deniers pour livre qu'il percevoit n'étoit point un objet qui intéressât & incommodât le commerce, qu'il importoit au contraire au public que les deniers fussent consignés en ses mains, parce qu'il avoit une finance de trois cens cinq mille livres pour en répondre; qu'il n'y avoit point de notable bourgeois qui voulût s'en charger: & si les dépôts étoient faits entre les mains des Greffiers des Amirautés, étant des gens sans titre d'office, avec peu d'appointemens, il y auroit peu de sûreté, destituables à tous momens; qu'ainsi le bien public & du commerce demandoit qu'il ne fût fait aucun changement. A ces causes requéroit qu'il plût à Sa Majesté le recevoir opposant à l'exécution de l'Arrêt du Conseil du 13 Mars 1717, faisant droit sur ladite opposition; ordonner que l'Edit de création du mois de Février 1689, & les Arrêts du Conseil des 12 Juillet audit an, 14 Mars & 20 Juin 1690, 9 Janvier & 9 Juillet 1709, seront exécutés selon leur forme & teneur; ce faisant & conformément à iceux faire défenses à toutes personnes, autres que le Suppliant, de recevoir les deniers en question procédant de la vente desdits navires, & de s'immiscer dans lesdites consignations, à peine de trois mille livres d'amende; ordonner que tous dépositaires de deniers, en conséquence dudit Arrêt seront tenus de les remettre au Suppliant; quoi faisant ils en demeureront bien & valablement déchargés en vertu de l'Arrêt qui interviendra sur ladite Requête, & en conséquence de la quittance dudit Suppliant; à quoi faire ils seront contraints en vertu dudit Arrêt, comme dépositaires de deniers de Justice. Vu ladite Requête signée Villeneuve, Avocat au Conseil, led. Arrêt du 13 Mars 1717, & celui du Conseil du jour 9 Juillet 1709 & celui du 13 Mars 1717, & autres pieces attachées à ladite Requête. Les Mémoires de M. le Comte de Toulouse, Amiral de France, employés pour réponse à ladite Requête, contenant que par Ordonnances de la Marine renouvelées par celle de 1681, les deniers procédans de la vente des vaisseaux dans le cas de la consignation, devoient être consignés entre les mains d'un notable Bourgeois,

ou au Greffe de l'Amirauté sans frais, que l'Edit de création des Receveurs des consignations de l'année 1689 n'avoit rien changé à l'Ordonnance de 1681, qu'il ne devoit avoir lieu que dans les Jurisdicions où la Justice étoit rendue au nom du Roi; qu'il n'y étoit fait nulle mention des Amirautés, parce qu'en effet la Justice y étoit rendue au nom de l'Amiral; que cette exception étoit fondée sur une ancienne possession établie & soutenue de titres; que par une Déclaration du Roi de 1640 & par dix Arrêts du Conseil des 3 Août 1641, 2 Décembre 1660, 13 Juillet 1662, 22 Décembre 1670, 18 Février 1673, 25 Juillet 1690, 13 Février 1691, 13 Décembre 1695, 31 Juillet & 6 Novembre 1714, il avoit été jugé que les Amirautés n'étoient point censées comprises dans les Edits de créations d'Offices pour les Jurisdicions Royales, à moins qu'elles n'y soient nommément exprimées; que cette distinction avoit été établie en faveur du commerce; qu'aussi l'Edit de 1689 n'avoit eu nulle exécution dans quarante-huit Sieges d'Amirautés où l'Ordonnance de 1681 avoit toujours été exécutée, qu'il n'y avoit que dans les Amirautés de Dieppe, Rouen, Nantes & Marseille, où les Titulaires desdits Offices dans les Justices ordinaires avoient voulu s'introduire en vertu de leurs Provisions, dans lesquelles, & sans avoir pris la nomination de l'Amiral, ils avoient fait glisser par surprises les Amirautés, sur le fondement desquelles ils avoient surpris les Arrêts opposés par ledit Sr. de Blaire, mais qu'on ne pouvoit faire subsister des offices avec des provisions & des Arrêts surpris qui n'avoient point été créés; que quand cela seroit possible, les prétendus Offices auroient été supprimés par l'Edit du mois de Mai 1711, qui porte suppression de tout les offices des Amirautés qui n'avoient point été levés, & auxquels il n'avoit point été pourvu sur la nomination de l'Amiral; que l'Edit du mois de Décembre 1712 ne laissoit aucun doute que l'Edit de 1689 ne comprenoit point les Amirautés, puisque par cet Edit de 1712 le Roi avoit, à cause des besoins pressans de l'Etat, créé dans chacune des Amirautés du Royaume, un Conseiller-Commissaire, Receveur-garde & dépositaire des effets procédans des prises & des vaisseaux & barques qui seroient saisies par autorité de Justice, & des deniers provenans de la vente qui s'en feroit en conséquence, avec toutes les mêmes attributions données aux Receveurs des consignations des Justices ordinaires par l'Edit de 1689; savoir trois livres pour l'enregistrement d'une saisie réelle, vingt sols pour l'enregistrement de chaque opposition, tant afin de con-

server que de distraire, six den. pour liv. pour droit de consignation, & depuis cinq sols jusqu'à trois livres pour droit de quittance, avec défenses expressees aux Juges d'Amirauté de confier à l'avenir aucunes desdites fonctions à d'autres qu'aux Officiers créés par ledit Edit pourvus par le Roy sur la nomination de l'Amiral de France, contenant aussi une dérogation à tous Edits & Arrêts contraires; que led. sieur Blaire l'avoit si bien reconnu qu'il s'étoit fait pourvoir desdites charges créées par l'Edit de 1712 dans les Amirautés de Marseille & de Toulon sur la nomination de l'Amiral de France, qu'il n'avoit pu exercer qu'en vertu de ses titres dans les Amirautés, & non en vertu de l'Edit de 1689. Mais le Roy ayant en faveur du commerce supprimé par l'Edit du mois d'Octobre 1716, celui de 1712, & ordonné le remboursement des finances aux acquéreurs, ledit de Blaire n'avoit autre chose à prétendre que son remboursement; qu'il étoit inutile de dire que les Offices créés par l'Edit de 1689, étoient différens de ceux créés par celui de 1712, puisqu'il étoit très-constant que c'étoit les mêmes qualités de Receveurs, les mêmes fonctions & les mêmes droits, à la différence que celui de 1689 donnoit douze deniers pour droit de consignation, & que celui de 1712 n'attribuoit que six deniers, que bien loin de passer sous silence l'Arrêt du Conseil du 9 Juillet 1709, non plus que ceux obtenus par les Receveurs des consignations des Justices ordinaires de Rouen, Dieppe & Nantes, ils avoient été joints à la Requête dudit Sr. Comte de Toulouse, sur lequel l'Arrêt du 13 Mars 1717 étoit intervenu; mais l'on avoit observé que celui de 1709 n'avoit point de rapport à la question; que les trois autres avoient été donnés sur Requête, auxquels il étoit inutile d'y former opposition, parce qu'il y avoit été dérogé par les Edits des mois de Mai 1711 & d'Octobre 1712, que l'Edit de 1689 attribuoit douze deniers pour livre pour droit de consignation; qu'il étoit facile audit sieur Blaire de se restreindre à deux deniers pour livre pour droit de consignation, mais n'ayant aucun titre cela étoit inutile; que l'établissement desdits Receveurs dans les Amirautés par l'Edit de 1712 avoit été reconnu si contraire au bien du commerce de la mer, que le Roi sur les remontrances des Chambres du commerce, les avoit supprimé; que c'étoit sur ces mêmes considérations que l'Ordonnance de 1673 avoit ordonné que les deniers appartenans à ceux qui avoient fait faillite, seroient remis es-

maines de ceux qui seroient nommés par les créanciers, sans que les Receveurs des consignations les pussent prétendre n'y prendre aucun droit, à peine de concussion, & que par l'Ordonnance de 1681 il avoit été ordonné que si la consignation des deniers procédans de la vente des bâtimens de mer étoit ordonnée, ce seroit entre les mains d'un notable bourgeois, ou au Greffe, sans frais; que jamais un notable bourgeois n'avoit refusé de s'en charger; que c'étoit ordinairement de fameux Marchands qui s'en faisoient honneur; que si les Juges trouvoient que leurs Greffiers fussent insolubles, ils pouvoient l'ordonner entre les mains d'un notable Marchand; que cela se pratiquoit de cette maniere dans toutes les Amirautés; qu'on ne pouvoit citer aucun exemple qu'il en fût arrivé aucun inconvénient, au lieu qu'on en pouvoit citer contre les Receveurs des consignations. A CES CAUSES, requéroit M. le Comte de Toulouse, qu'il plût à Sa Majesté débouter ledit de Blaire de son opposition, ce faisant ordonner que l'Arrêt du Conseil du 13 Mars 1717 sera exécuté selon sa forme & teneur. Vu lesdits Mémoires, ledit Arrêt du 13 Mars 1717, l'Edit du mois de Février 1689 portant création des Receveurs des Consignations, lesd. Arrêts du Conseil des 12 Juillet 1689, 14 Mars & 20 Juin 1690, & 9 Juillet 1709, les Lettres-patentes de 1640 & les Arrêts du Conseil des 3 Août 1641, 2 Décembre 1660, 13 Juillet 1662, 22 Décembre 1670, 18 Février 1673, 25 Juillet 1690, 13 Février 1691, 13 Décembre 1695, 31 Juillet & 6 Novembre 1714, l'Edit du mois de Mai 1711, celui du mois de Décembre 1712, portant création de Receveurs des consignations sur la nomination de l'Amiral sous le titre de Conseillers-Commissaires-Receveurs-Gardes & Dépositaires des effets procédans des prises, naufrages, & des vaisseaux & barques qui seroient saisis par autorité de Justice, & des deniers provenans de la vente qui s'en feroit en conséquence, avec attribution des fonctions & droits y contenus, l'Edit du mois d'Octobre 1716, portant suppression de ces mêmes charges, & autres pieces: Oui le rapport, LE ROI EN SON CONSEIL, sans s'arrêter à la Requête d'opposition dudit de Blaire, dont Sa Majesté l'a débouté, a ordonné & ordonne que l'Arrêt du Conseil du 13 Mars 1717 sera exécuté selon sa forme & teneur. FAIT au Conseil d'Etat du Roi, tenu à Paris le vingt-fixieme Mars mil six cent dix-huit. Collationné. Signé, COUJON.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT D U R O I,

Qui fait défenses de troubler les Greffiers des Amirautés du Royaume dans les fonctions de leurs Charges, & des Droits y attribués par la Déclaration du Roi & Tarif y attaché.

Du 31 Janvier 1719.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

SUR la Requête présentée au Roi en son Conseil par Monsieur le Comte de Toulouse, Amiral de France, propriétaire des Greffes des Amirautés du Royaume, contenant que François Huchon, fermier des droits & émolumens des Greffes des généralités de Bourdeaux, Toulouse & Montauban, avoit fait signifier le 20 Avril 1717 à Pierre Droüet, commis au greffe de l'Amirauté de Bourdeaux, une Ordonnance rendue sur la Requête dudit Huchon par le Sr. de Lamoignon, Intendant en Guyenne, le 15 dudit mois d'Avril 1717, par laquelle led. Droüet a été condamné de rendre compte aud. Huchon, à compter du premier Avril 1715, des droits d'affirmations de voyages, créés par Edit du mois d'Août 1669, de ceux de présentations, tant des demandeurs que des défendeurs, établis par la Déclaration du 12 Juillet 1695, du droit de Contrôle desdites présentations & affirmations, établi par Edit du mois de Décembre 1707, & des deux sols pour livre attribués sur tous les droits desdits greffes appartenans au Roi, par Edit de la même année 1707. Que cette Ordonnance étoit directement contraire aux Edits & Déclarations du Roi, concernant les greffes des Amirautés, & à ses titres de propriété : que ces Greffes n'avoient jamais fait partie des baux des Greffes dépendans des domaines du Roi : Que le fermier les y ayant voulu comprendre, ils en avoient été exceptés par Arrêt du Conseil du 2 Décembre 1670. Qu'ils n'étoient point compris nommément dans l'Edit de Février 1715 ; & il avoit été réglé par une Déclaration du Roi de 1640, & par quatorze Arrêts du Conseil rendus en conséquence ; qu'ils n'y étoient point compris sous la dénomination générale de juridiction Royale, parce que les Amirautés en étoient distinctes & séparées, attendu que la Justice y étoit rendue au nom de

l'Amiral : Que toutes les fois qu'il avoit plû au Roi de créer des Offices dans les Amirautés, c'a été par des Edits particuliers : Que par un Edit du mois de Mai 1711, tous les Greffes des Amirautés ont été supprimés ; ils ont été créés de nouveau, & la revente ordonné : Qu'en exécution M. le Comte de Toulouse s'étoit rendu adjudicataire à titre de propriété desdits Greffes, pardevant les Commissaires du Conseil, le 22 Décembre 1713, & depuis par une Déclaration & un Tarif y attaché, du 28 Avril 1715, postérieure aux bail dudit Huchon, les droits desdits Greffes avoient été réglés, & que ceux dont il s'agit en faisoient partie : Qu'ainsi si les Greffes des Amirautés avoient été compris dans le bail dudit Huchon, ce ne pouvoit être que par surprise, qui ne pourroit nuire à M. le Comte de Toulouse : Que les anciens Greffiers avoient joui des affirmations des voyages, suivant l'Edit de création du mois de Mars 1695, & de l'article IV. de la taxe des dépens de l'Ordonnance de 1667. Que le Traitant de la vente desdits Offices créés en 1669, ayant voulu les établir dans les Amirautés par Arrêt du Conseil du 25 Juillet 1690, défenses lui avoient été faites de le faire, & de troubler les Greffiers des Amirautés, & que ceux d'aujourd'hui jouissent du même droit, suivant le Tarif & la Déclaration du Roi du 28 Avril 1715, qu'ils avoient joui du droit de présentations des défendeurs, suivant l'Edit du mois d'Aout 1575, & de l'article II. titre IV. de l'Ordonnance de 1667. Qu'en 1695, le Traitant ayant voulu établir dans les Amirautés le droit de présentation des demandeurs, créé dans les Juridictions Royales par Arrêt du Conseil du 13 Décembre 1695, défenses lui avoient été faites de faire cet établissement dans les Amirautés, afin de ne point surcharger le commerce de la

mer ; & que les Greffiers d'aujourd'hui jouissent du droit de présentation des défendeurs seulement, suivant ledit Tarif & la Déclaration du 28 Avril 1715. Que l'Edit du mois de Décembre 1707, portant création des Contrôleurs des Greffes dans les Jurisdictions Royales, n'avoit point eu lieu dans les Amirautés, parce qu'il y en avoit dès-lors d'établis qui avoient été supprimés & rétablis par l'Edit de 1711, & ces Contrôleurs nouveaux jouissent aujourd'hui de leurs droits, suivant ledit Tarif, & la Déclaration du Roi du 28 Avril 1715. Enfin que l'augmentation des deux sols pour livre attribué aux Contrôleurs par l'Edit du mois de Janvier 1707, sur tous les droits des Greffes, n'avoit point eu lieu dans les Amirautés, parce qu'elles n'avoient point été comprises dans ledit Edit, attendu qu'elle auroit été trop à charge au commerce de la mer, que les Rois avoient toujours protégé ; & que c'étoit sur ces considérations que par trois Arrêts du Conseil des 30 Juillet & 30 Novembre 1714 & 13 Mars 1717 que les Amirautés du Royaume avoient été déchargées des créations des Greffiers-Garde-Minutes, Receveurs & Contrôleurs des amendes, épices & vacations, & des consignations : A CES CAUSES, requéroit M. le Comte de Toulouse, qu'il plût à Sa Majesté, sans avoir égard à l'Ordonnance dudit sieur de Lamoignon de Courfon, Intendant en Guyenne, dudit jour 15 Avril 1717 ; faire défenses audit Huchon & à tous autres, de troubler les Greffiers des Amirautés du royaume dans les fonctions de leurs charges, & dans la perception des droits y attribués par la Déclaration du Roi & Tarif y attaché, du 23 Avril 1715, à peine de trois mille livres d'amende &

de tous dépens, dommages & intérêts. Vu ladite Requête, l'Ordonnance dudit sieur de Lamoignon dudit jour 15 Avril 1717, & les autres pieces énoncées dans ladite Requête ; les Mémoires dudit Huchon employés pour réponses à ladite Requête, contenant que les Greffes des Amirautés avoient toujours été regardés comme Greffes engagés, qui avoient été réunis aux Greffes du Domaine du Roi, par les Edits de Décembre 1699, Octobre 1708 & Février 1715. Que néanmoins s'il avoit eu connoissance des Edits, Déclarations & Arrêts qui avoient changé la nature desdits Greffes, ou qui les avoient excepté de la loi générale, il n'auroit point compris celui de l'Amirauté de Bourdeaux dans sa Requête ; & qu'au moyen de la communication qu'il avoit eu des titres de M. le Comte de Toulouse, il n'avoit plus de droit & qu'il ne vouloit plus insister dans sa demande & pieces y jointes consistant auxdits Edits des mois de Décembre 1699, Octobre 1708 & Février 1715. Oui le rapport : LE ROI EN SON CONSEIL, sans s'arrêter à l'Ordonnance dudit sieur de Courfon, du 15 Avril 1717, a déchargé & décharge ledit Droüet, Commis au Greffe de l'Amirauté de Bourdeaux de rendre aucun compte audit Huchon. Fait S. M. défenses audit Huchon & à tous autres de troubler les Greffiers des Amirautés du Royaume dans les fonctions de leurs charges, & des droits y attribués par Déclaration, & tarif arrêté en conséquence, du 23 Avril 1715, à peine de trois mille livres d'amende, & de tous dépens, dommages & intérêts. Fait au Conseil d'Etat du Roi, tenu à Paris le trente-unieme jour de Janvier mil sept cens dix-neuf. Collationné. Signé, GOUJON.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT

D U R O I,

Qui déboute le Fermier de sa demande à fin d'établissement des Droits de Petit-Scel dans les Amirautés.

Du six Septembre mil sept cent vingt-trois.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

SUR la Requête présentée au Roi en son Conseil par les Greffiers des Amirautés, & par Louis-Alexandre de Bourbon, Comte de Toulouse, Amiral de France, prenant leur fait & cause, contenant que les commis à la régie

des droits des Petits-sceaux des Actes judiciaires, leur ont fait faire des formations de faire sceller à l'avenir toutes les sentences, jugemens, ordonnances, & autres actes énoncés au Tarif arrêté au Conseil le 20 Mars 1708,

1708, avec défenses d'en délivrer aucun, soit par expédition, extrait ou autrement, qu'autrement ils n'ayent été scellés par les commis à ce proposé, à peine de 100 livres d'amende pour chaque contravention; cela sur le fondement que, par un Edit de 1696, & par la Déclaration du 20 Mars 1708, les Sentences & autres actes émanés des Amirautés, doivent être scellés, & le droit du sceau payé sur le pied du tarif, comme ceux des autres Jurisdctions; laquelle prétention est nouvelle & injuste; car c'est un fait certain que la création de 1696, ne devoit avoir lieu que dans les Jurisdctions où la justice est rendue au nom du Roi, & si les Amirautés y ont été comprises, ce n'a été que par erreur, comme il est aisé de le justifier par deux raisons très-solides; la première, parce que la Justice de l'Amirauté, suivant l'article premier de l'Ordonnance de 1669, y est rendu au nom de l'Amiral; & la seconde, parce que tous les fruits de cette Justice lui appartiennent, suivant la même Ordonnance, dont le droit de Sceau fait partie, & c'est à cause de ses droits de Justice que l'Amiral est chargé des frais des procès criminels qui s'instruisent dans les Amirautés, à la requête du Procureur du Roi: il est encore certain que l'Amiral a le droit de Chancellerie dont il jouit paisiblement, suivant les articles XII de l'Ordonnance de 1517, & VII de celle de 1584, qui portent, que l'Amiral tiendra ses Cours & Jurisdctions, en première instance, es villes, jours & heures accoutumés; aussi tiendra sa Jurisdction aux Tables de Marbre, pour le jugement des appellations des Sentences de ses Juges inférieurs, & desquelles Tables de Marbre, les appellations se releveront dans quarante jours, sous le Sceau de Sa Majesté, aux Cours de Parlement; & les appellations des Juges inférieurs, pardevant les Juges de la Table de Marbre, dans pareils temps, sous le Sceau de l'Amiral: qu'en effet, l'Amiral s'étant opposé à l'Edit de 1696, pour ce qui regardoit les Amirautés, l'établissement n'a eu lieu dans aucunes des Amirautés du Royaume, & elles n'ont pas été nommées dans les Déclarations des 11 Septembre 1697, 6 Mai 1698, 20 Mars 1708, & autres données depuis pour l'exécution de cet Edit, quoique toutes les autres Jurisdctions y soient rappelées; & ces Déclarations portent précisément que la création & l'établissement du droit de Sceau des Sentences & autres actes judiciaires, ne doit avoir lieu que dans les Jurisdctions qui sont exercées au nom du Roi, & ce qui prouve, sans réplique, que cet établissement n'a pas eu lieu dans les Ami-

rautés, est l'Edit du mois de Mai 1711, par lequel le Roi, à cause des besoins pressants de l'Etat, & du consentement de l'Amiral, a créé dans toutes les Amirautés du Royaume, un Lieutenant Criminel, Conseiller, Garde-Scel, auxquels il a attribué différents droits pour le Scel des Sentences & Actes judiciaires émanés des Amirautés; & par cet Edit, il a été dérogé à tous Edits contraires. Cependant nonobstant toutes ces raisons, le Commis du Fermier au Département de la Rochelle, a obtenu, le 3 Décembre 1722, une Ordonnance du sieur Amelot de Chaillou, portant que le droit de Petit-scel seroit perçu dans le Siege de l'Amirauté de la Rochelle, de la même manière qu'il l'est dans les autres Jurisdctions Royales, suivant & conformément à la Déclaration du 29 Septembre précédent, ce qui oblige ledit sieur Amiral de requérir qu'il plaise à Sa Majesté, sans s'arrêter à l'Ordonnance dudit sieur Amelot de Chaillou, dudit jour 3 Décembre dernier, le maintenir dans le droit & possession de faire Sceller de son Sceau, toutes les Sentences, Jugements, Ordonnances & autres Actes émanés des Jurisdctions des Amirautés, avec défenses au Fermier des droits de Petit-Scel, ses Procureurs, Commis ou Proposés, de troubler les Greffiers des Amirautés dans leurs fonctions & droits, à peine de mille livres d'amendes, & de tous dépens, dommages & intérêts. Vu ladite Requête & les pieces y énoncées, le Mémoire fourni par Pierre d'Estabeau, Fermier-général des droits de Petit-Scel, employé pour réponse à la Requête ci-dessus, par lequel il convient que dans le Siege des Amirautés, la justice s'exerce au nom de l'Amiral, & que les fruits lui en appartiennent, de même que la nomination aux Offices vacans; mais que comme les Officiers qui rendent la justice sont royaux, la provision appartient au Roi, qui par conséquent est en droit d'établir dans ses Jurisdctions, les nouveaux Officiers qu'il juge nécessaires, & de leur attribuer des droits dont ils doivent jouir, sans que l'Amiral y puisse rien prétendre; que la confusion que les Greffiers des Amirautés affectent de faire des droits de Chancellerie avec les droits de Petits-Sceaux des Actes judiciaires, est aisée à démêler, parce que les premiers se perçoivent sur les lettres de reliefs d'appel, anticipations, désertions, rescissions, & autres semblables qui s'expédient en Chancellerie; au lieu que les derniers se perçoivent sur les Sentences, Jugements & actes d'une Jurisdction inférieure, qui ne sont en aucune manière sujets au droit de la Chancellerie, & ne font point partie des droits qui

peuvent appartenir à l'Amiral ; que la preuve de ce fait est solidement établie dans l'Edit donné par Charles IX, en 1568, qui porte en termes précis que les droits de Petit-Scel seront établis dans les Amirautés ; & en conséquence les attribue aux Officiers Gardes-Scels royaux, créés par le même Edit, avec injonction de sceller avec un Sceau au coin & armes de Sa Majesté, d'où il faut nécessairement conclure que ces droits n'ont jamais appartenu à l'Amiral, qu'ils sont domaniaux d'ancien établissement, & que c'est une marque d'autorité que les Rois ont voulu se conserver dans toutes les Jurisdictions du Royaume, sans aucune exception ; que cet ancien Edit n'est pas le seul qui assujettisse les Amirautés au droit de Petit-Scel, puisqu'elles sont nommément comprises dans l'Edit de 1696, dans lequel on a inséré l'article XV, particulièrement pour les Amirautés, qui porte, que vacation arrivant des Offices de Conseiller-Garde-Scel, la nomination en appartiendra à l'Amiral de France, ainsi que des autres Offices de l'Amirauté, & la provision à Sa Majesté ; que c'est sans fondement que les Greffiers soutiennent que l'établissement de 1696 ne doit avoir lieu que dans les Justices qui s'exercent au nom du Roi, puisque les dispositions de l'Edit sont contraires à ce raisonnement, & que par la Déclaration de 1697, il est ordonné que les Gardes-Scels seront établis, non-seulement dans toutes les Jurisdictions exercées sous le nom du Roi, mais encore dans celles qui sont exercées sous le nom des Maires, Echevins des Villes & Communautés, sans aucune exception, lequel terme générique, renferme, sans difficulté, les Amirautés, avec d'autant plus de raison qu'elles étoient nommément comprises dans l'Edit de 1696 : qu'enfin l'Edit du mois de Mai 1711 décide absolument la question en ce qu'il supprime tous les Offices

ci-devant créés dans les Amirautés qui n'avoient point été levés, tels que les Gardes-Scels établis par l'Edit de 1696, & créé de nouveaux Gardes-Scels avec attribution des droits dont les acquéreurs de ces Offices jouissent actuellement : c'est donc une aliénation des droits de Petit-Scel, faite par Sa Majesté, qui se trouve incontestablement dans le cas de la révocation générale, portée par la Déclaration du 29 Septembre 1722, sur lesquels moyens requéroit ledit d'Estrebeau, qu'il plût à Sa Majesté, sans s'arrêter à la Requête des Greffiers des Amirautés, ni à celle dudit sieur Amiral, ordonner que la Déclaration du 29 Septembre 1722, sera exécutée. Le Mémoire, en forme de réplique, fourni par ledit sieur Amiral, contenant que toutes les raisons déduites par le Fermier, ne peuvent rien conclure contre les titres rapportés par ledit sieur Amiral, qui portent que la Justice des Amirautés sera rendue au nom de l'Amiral, ce qui emporte nécessairement le droit de sceller de son Sceau tous les Jugements, & autres actes qui en sont émanés ; droit d'autant plus authentique, qu'il a été suivie & l'est encore de la possession actuelle dans laquelle est ledit sieur Amiral, de faire apposer son Sceau sur tous les Jugements & Ordonnances des Amirautés ; en sorte qu'il ne lui reste qu'à persister dans ses conclusions. Ouï le rapport du sieur Dodun, Conseiller ordinaire au Conseil Royal, Contrôleur-général des Finances : **LE ROI EN SON CONSEIL**, sans s'arrêter à l'Ordonnance du sieur Amelot de Chaillou, du 3 Décembre 1722, a débouté ledit Pierre d'Estrebeau de sa demande à fin d'établissement des droits de Petit-Scel dans les Amirautés. **FAIT** au Conseil d'Etat du Roi, tenu à Versailles, le sixième jour de Septembre mil sept cents vingt-trois. *Signé, RANCHIN, avec paraphe, & à côté est écrit,* Collationné, avec paraphe.

ARTICLE III.

LUI appartiendra aussi de donner les *congés, passe-ports, commissions & sauf-conduits* aux Capitaines & Maîtres des vaisseaux équipés en guerre & marchandise.

IL n'y a encore là rien de nouveau dans les droits que cet article attribue à la charge d'Amiral. De tout temps l'Amiral en a joui, comme le prouvent l'ancien mémoire inséré dans Fontanon art. 5. Les Ordonnances de 1400, art. 3, de 1517, art. 2, 20 & 22 ; de 1543, art. 18 & 48 ; de 1684, art. 30 ; de

1629, art. 455, 20 Mai & 28 Novembre 1645, la Déclaration du Roi du premier Février 1650, art. 7, & le Règlement de 1699, aussi art. 7.

Congés. Tout vaisseau équipé en guerre ou marchandise, a donc besoin d'un congé de l'Amiral pour mettre en mer; & s'il sortoit de quelque port du Royaume sans congé, il seroit sujet à la confiscation, suivant la disposition de l'art. 1 du tit. 10 ci-après.

Les congés qu'il faut prendre de l'Amiral, regardent les étrangers comme les François; mais ils ne sont nécessaires à l'égard des étrangers que pour la sortie des ports, & nullement pour l'entrée.

Passe-port. On confond assez communément le passe-port avec le congé; ces termes néanmoins ne sont pas synonymes, même à l'égard de M. l'Amiral. Les congés qu'il donne n'ont pour objet que la permission de sortir d'un port du Royaume & de naviger jusqu'au lieu de la destination, & il n'y a que lui qui les donne.

À l'égard des passe-ports, ceux qui sont nécessaires pour naviger dans les lieux prohibés ou aux ennemis, pour venir dans un port du Royaume en temps de guerre; c'est le Roi seul qui les accorde avec l'attache de M. l'Amiral. V. *infra* l'art. 1, tit. 10 des congés.

Commissions. La commission ne se donne que pour l'armement en guerre; autrement en course sur les ennemis; & c'est de l'Amiral qu'il faut la prendre aussi-bien que le congé.

De même qu'on ne peut mettre en mer sans congé, de même on ne peut armer en guerre sans commission spéciale à ce sujet. Mais il est permis d'équiper un navire en guerre & marchandise tout ensemble; & alors avec une commission aussi en guerre & marchandises, on n'a pas besoin d'un congé particulier. Il sera parlé de ceci encore plus au long, tant sur le titre des congés que sur celui des prises.

Le Sauf-conduit est pour les ennemis. Autrefois l'Amiral accordoit les sauf-conduits, par le droit de sa charge, aussi bien que tous passe-ports. A présent c'est le Roi qui les donne; mais les passe-ports ne sont délivrés qu'avec l'attache de l'Amiral.

ARTICLE IV.

Pourra établir le nombre nécessaire d'interpretes, & des maîtres de quai dans les ports: & où il n'y aura pas lieu d'établir des maîtres de quai, commettra, si besoin est, des personnes capables pour veiller au lestage & délestage des bâtimens de mer, & à l'entretien des feux, tonnes & balises.

LES anciennes Ordonnances ne font point une mention expresse des droits attribués à l'Amiral par cet article; il est vrai de dire néanmoins qu'ils y sont implicitement compris comme étant une suite naturelle & une dépendance immédiate de son droit de juridiction & de police en tout ce qui

concerne la navigation ; prérogatives aussi anciennes que l'établissement de sa charge.

En effet par le droit de sa juridiction , ayant toujours eu le privilege de nommer tous les officiers qui l'exercent ; où dont le ministère y a du rapport ; il est évident qu'il a pu aussi dans tous les temps , commettre des interpretes, des courtiers conducteurs de navires, des apothicaires & chirurgiens, tant pour la visite des bâtimens suspects de contagion , que pour l'examen des chirurgiens qui se présentent pour s'embarquer sur les vaisseaux , & des drogues destinées au soulagement des gens de l'équipage.

Et par son droit de police générale , sur les ports , rades & greves de la mer , il a toujours eu aussi de tout temps le pouvoir d'instituer des maîtres de quai pour veiller à la sûreté des ports & havres , & au bon ordre qui doit être observé , dont l'inspection sur le lestage & délestage fait partie ; comme aussi de préposer, par lui ou par ses officiers, des personnes pour veiller sous leurs ordres à la garde des côtes , les avertir des désordres qui pourroient s'y commettre , de même que des naufrages ; empêcher les pillages & travailler provisionnellement au sauvement des effets jettés par la mer sur les greves. Tout cela avoit été aussi formellement reconnu lui appartenir par Arrêts du Conseil des 15 Octobre 1658 & 6 Septembre 1661 , avec défenses à tous Gouverneurs , Seigneurs , &c. de l'y troubler à peine de 1500 livres d'amende.

Du même droit dérive encore celui de faire des Ordonnances ou Réglemens par lui-même ou par ses officiers , soit pour le maintien de cette police , soit pour la fixation des droits qui peuvent être légitimement perçus à l'occasion de la navigation.

C'est ainsi que l'Amiral de Montmorency rendit une Ordonnance sévère en 1620 , contre ceux qui navigeoient sans congé ou commission de sa part ; que le Cardinal de Richelieu le 2 Janvier 1627 , arrêta le tarif des sommes qui lui feroient payées à l'avenir pour ses droits de congé ; qu'en 1641 il fixa les vacations des officiers de l'Amirauté , & que ses successeurs , quand ils l'ont jugés à propos , ont fait expédier des ordres , pour être exécutés dans toutes les Amirautés.

C'est ainsi tout de même que les officiers de l'Amirauté ont fait des Réglemens en différens temps , pour la police du Havre , sur la maniere de rendre le service par les pilotes - côtiers ou lamaneurs , & pour fixer les droits qui leur feroient payés , de même qu'aux maîtres de barques & d'alèges , aux compteurs de poisson , &c.

Et où il n'y aura pas lieu d'établir des maîtres de quai , commettra . . . pour veiller au lestage & délestage. C'est qu'en effet , il ne doit y avoir de maître de quai , que dans les principaux ports , & que où il y a un maître de quai , c'est une de ses fonctions de veiller au lestage & délestage des vaisseaux. Article 5 du titre qui le concerne , & art. 8 , tit. 4 , liv. 4 ci-après. Cela n'empêche pas néanmoins que M. l'Amiral n'ait droit de désunir la commission pour le lestage & délestage , de celle de maître de quai , & d'en pourvoir une autre personne ; auquel cas tout ce qui est enjoint par cette Ordonnance au maître de quai par rapport au lestage & délestage , ne regarde que la personne chargée spécialement de cette commission.

Il fera parlé du lestage & délestage, sur le titre qui y est destiné : il suffira d'observer ici que M. l'Amiral n'a pas seulement l'inspection sur cette partie de la police des ports & rades; mais qu'il en résulte encore un droit qui se leve à son profit, pour la permission de lester & délester.

Quant à l'entretien des *feux, tonnes & balises*, précautions nécessaires pour avertir les navigateurs des écueils qu'ils ont à éviter, la dépense qu'exige cet entretien, est à la charge de ceux qui en perçoivent les droits; car M. l'Amiral n'en jouit pas par-tout, comme il sera observé sur l'art. 11 ci-après, quoiqu'ils lui aient été attribués par l'art. 78 de l'Ordonnance de 1584: mais dans les endroits mêmes où ces droits ne sont pas levés à son profit, il n'en a pas moins le droit de faire veiller par ses Officiers, à l'entretien des feux, tonnes & balises, en vertu du présent article, qui, en ce qui concerne la police, ne peut souffrir aucune restriction absolument.

Il est à observer néanmoins, que excepté les *interpretes*, M. l'Amiral ne jouit point à Bordeaux du bénéfice de cet article. V. l'article 6. du titre suivant.

ARTICLE V.

Visitera ou fera visiter par telles personnes qu'il voudra les ports, côtes & rades de notre Royaume.

Ceci est une suite naturelle du droit de police générale attribuée à l'Amiral sur les ports, côtes & rades du Royaume.

Aussi en a-t-il usé dans tous les temps pour ordonner en conséquence de ses visites, ce qui paroïssoit de plus expédient pour la sûreté de la navigation le long des côtes, aux embouchures des rivières, & dans les passages difficiles, en réglant le nombre des tonnes & balises nécessaires, la manière de lester & délester, afin d'entretenir les ports & rades dans le meilleur état qu'il fût possible; en un mot, en portant les Réglements les plus utiles relativement aux circonstances.

ARTICLE VI.

Commandera la principale de nos armées navales, suivant les ordres que nous lui en donnerons.

C'Est précisément pour l'équipement & le commandement des armées navales, que la charge d'Amiral a été créée dans l'origine, comme celle de Connétable l'a été pour le commandement des troupes de terre.

Aussi toutes les anciennes Ordonnances lui ont-elles assuré ce privilège. Ordonnances de 1400, art. 20; de 1517, art. 14 & 23; de 1543, art. 1 & 14, & de 1584, art. 1, 26 & 81.

En cette qualité de chef & commandant de toutes les forces maritimes, il

avoit non-seulement la surintendance de la construction & du radoub des vaisseaux , & de tout ce qui concernoit leur armement & avitaillement ; mais encore la nomination entiere & absolue de tous les Officiers de guerre & de finance servants dans la marine , avec droit de régler les dépenses de la marine & d'en arrêter les états.

Et comme un pouvoir aussi étendu , n'avoit pas moins d'inconvénients que celui du Connétable , c'est ce qui donna lieu enfin à la suppression de cette charge , en même temps que de celle de Connétable , par Edit du mois de Janvier 1627.

C'est aussi par cette raison , & comme s'en exprime l'Edit du mois de Novembre 1669 , *pour éviter les inconvénients* qui avoient fait supprimer ces deux charges , que le Roi Louis XIV , d'immortelle mémoire , en rétablissant celle d'Amiral , avec le titre & dignité d'office de la Couronne , se réserva tout ce qui est porté par l'article 14 , ci-après.

Quant au droit de commander les forces maritimes , il le réduisit au pouvoir de commander une des armées navales , au choix de l'Amiral , en lui laissant néanmoins la faculté en ce cas , d'ordonner des finances à l'exemple des Généraux des armées de terre.

Cet article porte seulement que l'Amiral commandera la principale des armées navales du Roi , suivant les ordres qui lui en seront donnés par Sa Majesté. De sorte que ce qui étoit autrefois un attribut essentiel de sa charge , c'est-à-dire le commandement absolu des armées navales , n'est plus qu'une faculté qui ne peut être exercée que de l'agrément du Roi , ou plutôt sans un ordre exprès du Roi.

Parmi les anciens droits de l'Amiral étoient encore , suivant l'article 16 du mémoire inséré dans Fontanon , *fol.* 1616 , & l'art. 27 de l'Ordonnance de 1584 , le privilege d'avoir le vaisseau que le Roi avoit monté , avec tout ce qui en dépendoit. Il n'est point parlé de ce privilege dans le Règlement du 12 Novembre 1669 , ni dans aucune autre Ordonnance , soit pour le conserver à l'Amiral , soit pour le supprimer.

Plus anciennement encore l'Amiral prétendoit avoir le reste des vituailles & munitions de guerre , tant des vaisseaux du Roi que de ceux des sujets au désarmement des navires ; mais par l'art. 16 de l'Ordonnance de 1400 , ce droit lui fut ôté comme n'étant pas fondé ; & à l'égard de ce qui étoit pris sur les ennemis , il lui en fut simplement attribué le dixieme par l'article 17 ; confirmé par la trente-neuvieme de l'Ordonnance de 1543.

ARTICLE VII.

LE vaisseau que l'Amiral montera , portera pavillon quarré blanc au grand mât & les quatre fanaux.

ANciennement tout navire François étoit obligé de porter la banniere de l'Amiral , & lui avoit droit de porter telles bannieres , étendarts ou enseignes qu'il jugeoit à propos. Mémoire des droits de l'Amiral inséré dans Fon-

tanon, art. 3, fol. 1616. Ordonnance de 1543, art. 15, & de 1584, art. 28.

Ici est réglé que le vaisseau qu'il montera, portera le pavillon quarré blanc au grand mâ, avec les quatre fanaux.

L'Amiral étant en personne sur la flotte, son vaisseau seul aura le pavillon quarré au grand mâ; le Vice-Amiral l'aura au *mât d'avant*, & le Contre-Amiral au mâ d'artimon. Art. 1, tit. 2, liv. 3 de l'Ordonnance du mois d'Avril 1689.

Mais en cas d'absence de l'Amiral, le pavillon quarré restera au grand mâ pendant la campagne, sous le commandement du Vice-Amiral ou autre Officier général qui commandera l'armée. Art. 4.

Le privilege des quatre fanaux n'est pas tellement attaché à la personne de l'Amiral, qu'il ne passe à tout Officier général commandant en chef une escadre de vingt vaisseaux de guerre. De ces quatre fanaux, trois doivent être sur la poupe, & le quatrième à la hune. Art. 12. Tout cela avoit déjà été ainsi prescrit par le Règlement du 9 ou 12 Juillet 1670.

Les pavillons des vaisseaux marchands sont réglés par le titre 3 de la même Ordonnance. L'article 1 porte, relativement audit Règlement de 1670, & à l'Ordonnance du 9 Octobre 1661, que l'enseigne de poupe sera bleue avec une croix blanche traversante, & les Armes de Sa Majesté sur le tout. L'art. ajoute néanmoins ou telle autre distinction qu'ils jugeront à propos, pourvu que leur enseigne de poupe ne soit pas entièrement blanche.

Les articles 2 & 3 contiennent une exception en faveur du Commandant des vaisseaux qui feront le commerce en Espagne, ou qui iront en flotte.

Par l'art. 4, il est réglé que les vaisseaux marchands pourront les jours de fêtes & de réjouissance être parés de flammes & autres ornements de toutes couleurs, excepté le blanc. Le Règlement déjà cité du 9 ou 12 Juillet 1670, & ladite Ordonnance du 9 Octobre 1661, avoient aussi déjà déclaré que le pavillon blanc étoit réservé pour les seuls vaisseaux de Roi. Cependant l'usage du pavillon blanc a toujours continué dans les navires marchands, & actuellement on n'y en voit pas d'autre.

Par Ordonnance du 23 Février 1692, il est permis aux pataches & autres bâtiments préposés pour veiller à la conservation des droits du Roi, de porter pavillon blanc sur l'arrière.

La police du havre de la Rochelle est que chaque jour de Dimanche & Fête les vaisseaux du port, soit François ou étrangers, doivent avoir leur pavillon & être pavoisés. On l'ordonne aussi, même avec des ornements extraordinaires aux jours de réjouissance publique. Ordonnance de ce Siege au sujet de la naissance de Monseigneur le Dauphin, du 19 Septembre 1729, d'après plusieurs autres exemples.



ARTICLE VIII.

Lorsqu'il sera près de notre personne, les ordres que nous enverrons à nos armées navales lui seront communiqués.

C'Est la confirmation de la disposition de l'article 9 du Règlement du 12 Novembre 1669, à cela près qu'il n'est pas ajouté ici, que l'Amiral pourra joindre aux ordres du Roi ses lettres, pour en donner avis, parce qu'en effet cela seroit superflus.

Et voilà tout ce qui est resté à l'Amiral de l'autorité qu'il avoit autrefois sur les armées navales, dont il dirigeoit les opérations, & qu'il commandoit en personne ou par ses Lieutenants; toutefois sous les ordres du Roi, dont il étoit seul le Ministre en cette partie.

Pour ce qui est des ordres du Roi concernant les Amirautés, ils sont encore aujourd'hui adressés à l'Amiral comme ils l'ont été de tout temps pour les faire exécuter; à l'effet de quoi il y met son attache avec injonction aux Officiers de l'Amirauté de s'y conformer & de tenir la main à leur exécution; ce qui n'empêche pas néanmoins que le plus souvent, ces mêmes ordres ne leur soient aussi intimés directement de la part du Ministre & Secrétaire d'Etat ayant le département de la marine.

Ce n'est pas au reste, aux seuls Officiers de l'Amirauté que l'Amiral enjoint de faire exécuter les ordres du Roi, les Arrêts du Conseil, les Ordonnances particulieres & les Réglemens; il fait les mêmes injonctions, suivant la nature des ordres, aux Intendants de la marine & aux Commissaires aux classes, & lorsqu'il s'agit de déclaration de guerre, l'injonction s'étend alors à toutes les personnes dont les fonctions ont du rapport à la marine.

ARTICLE IX.

LE dixieme de toutes les prises faites en mer *ou sur les greves sous commission & pavillon de France*, appartiendra à l'Amiral avec le dixieme *des rançons*.

LE dixieme des prises, est sans contredit un des plus anciens droits de l'Amiral, ou pour mieux dire, c'est un émolument attaché à sa charge dans l'instant même de sa création. Servin, tome 1 de ses plaidoyers, pag. 507, en attribue l'origine à une vieille coutume des Saxons, freres de nos premiers François.

Alors, & long-temps encore après, excepté les amendes, l'Amiral ne retiroit pas même d'autre émolument de sa charge, comme il résulte de l'art. 15 de l'Ordonnance de 1400.

Aussi

Aussi ce droit a-t-il été confirmé dans tous les temps pour aider l'Amiral à soutenir sa dignité & les dépenses considérables auxquelles elle l'engageoit ; car ses appointements n'excédoient pas anciennement la somme de 13000 livres.

La transaction du pénultième Août 1377, dont il a été parlé sur l'art. 1 ci-dessus, est une preuve qu'il avoit perpétuellement joui de cet attribut, de même que l'ancien mémoire inséré par Fontanon à la suite du titre de l'Amiral art. 2, & depuis ce temps-là toutes les Ordonnances concernant la charge d'Amiral l'ont confirmé à l'envi.

A celle de 1400 déjà citée, on peut joindre celles de 1517, art. 3, & 13 ; de 1543, art. 38, de 1584, art. 54 ; le Règlement du 12 Novembre 1669, art. 5 ; cette présente Ordonnance ; celle de 1689, liv. 22, tit. 2, art. 9, & titre 3, art. 4, avec tous les Règlements intermédiaires & postérieurs.

De sorte que ce droit de l'Amiral n'a jamais souffert la moindre interruption ni diminution, excepté vers la fin de la dernière guerre, que M. le Duc de Penthièvre voulut bien d'abord le modérer, ensuite le relâcher en vue de favoriser & d'encourager les armemens en course ; en considération de quoi Sa Majesté par retour, s'obligea de le dédommager des profits de sa charge, dont il se privoit par un abandon aussi généreux, comme il sera observé sur l'article 32 du titre des prises. Depuis à l'occasion de la présente guerre, M. l'Amiral a bien voulu faire le même sacrifice pour le bien de l'Etat. Article premier de la Déclaration du 15 Mai 1756. Et quoiqu'il fût à présumer que cela ne tireroit pas à conséquence pour l'avenir, ce même droit si ancien & si souvent confirmé, a néanmoins été supprimé à perpétuité par Edit du mois de Septembre 1758, avec attribution toutefois aussi à perpétuité, à la charge d'Amiral, à titre d'indemnité annuelle d'une somme de 150000 livres, assignée sur les Fermes Générales unies & payables chaque année, à compter du premier Janvier 1759. Cet Edit sera rapporté sur ledit art. 32 du titre des prises, à la suite des autres monumens, qui après avoir perpétuellement confirmé ce même droit, n'avoient fait encore qu'en suspendre l'exercice.

Comme ce droit, tant qu'il n'étoit que suspendu, n'en subsistoit pas moins, il m'avoit paru indispensable de rappeler en détail de quelle manière il avoit été autorisé & pratiqué dans tous les temps. Depuis sa suppression j'ai hésité si je conserverois ce détail, ou si je le retrancherois : mais ayant fait part de mon embarras à des personnes extrêmement judicieuses & éclairées, leur sentiment a été que je devois le laisser, & qu'on le verroit avec plaisir, du moins comme un trait historique.

En me conformant à cet avis, j'observe donc qu'aux termes de cet article, ce droit de dixième étoit dû de toutes les prises légitimement faites en mer ou sur les greves, sous commission & pavillon de France, ce qui s'entendoit aussi bien des prises faites par les vaisseaux du Roi que de celles faites par les particuliers ; & ce qui ne permet pas d'en douter, c'est l'Ordonnance de 1689, ci-dessus citée.

Il en étoit de même des prises faites par les Galeres du Roi, le dixième en appartenoit également à l'Amiral, à l'exclusion du Général des Galeres. Déclaration du Roi du 26 Février 1558. Les provisions d'Amiral du Levant, accordées le 29 Janvier 1573, au Maréchal de Tavanès, y sont conformes, de

même que le Jugement du 23 Août 1696 , au sujet du vaisseau le Vangarfion ; & celui du 5 Octobre 1702 , concernant le vaisseau de guerre Hollandois nommé la Licorne ; tous deux vaisseaux pris par les Galeres du Roi.

Il n'y a eu d'exception à cela que par rapport aux vaisseaux de guerre que le Roi retient pour son service du nombre de ceux pris par ses vaisseaux , avec leurs appaux , artillerie & munitions. C'est-à-dire que M. l'Amiral n'avoit point le dixieme de leur estimation , mais il le prenoit sur les marchandises trouvées sur ces mêmes vaisseaux ; ce qui comprend l'argent monnoyé , les pierres , &c. & généralement sur-tout ce qui se vend de ces prises. Cela fut ainsi réglé en 1703 , entre le Roi & feu M. le Comte de Toulouse , par un droit nouveau ; car auparavant le dixieme de l'estimation de tout ce qui étoit retenu pour le service du Roi , étoit payé à M. l'Amiral , pour la raison que les Ordonnances ne font aucune distinction. Réponse de M. le Comte de Toulouse , du premier Juillet 1703 , à un mémoire qui lui fut présenté pour établir son droit & sa possession à ce sujet.

Mais cela ne regardoit que les vaisseaux de guerre , & nullement les flûtes & bâtimens de charge , dont le dixieme étoit dû à l'Amiral , quoique le Roi les retint pour son service. Lettre de M. de Pontchartrain du 9 Janvier 1704 ; au sieur de Barilly , Commissaire-Contrôleur de la Marine au Port de l'Orient ; & autre Lettre du même à M. le Comte de Toulouse , du 9 Avril de la même année. L'exception n'étoit pas non plus pour les simples Corsaires armés par les particuliers , parce que ce ne sont pas des vaisseaux de guerre , de sorte que le dixieme en étoit dû indistinctement à M. l'Amiral , quoique le Roi les retint pour son service. Il y en a eu en ce Siege quelques exemples durant la dernière guerre.

Il y a eu aussi une exception en faveur de la Compagnie des Indes connue auparavant sous le nom de Compagnie des Indes Orientales ; exception fondée sur ce que par l'Edit de son établissement du mois d'Août 1664 , confirmé par la Déclaration du Roi du mois de Février 1685 , Sa Majesté lui avoit accordé tous les droits utiles de souveraineté & tous droits de Justice & d'Amirauté dans les pays de sa concession , avec déclaration que les prises faites par ses vaisseaux au-delà de la Ligne lui appartiendroient , & seroient jugées par les Juges qu'elle auroit établis sur les lieux , & en cas d'appel , par le Conseil souverain de Pondichery.

Mais cette exception n'a eu lieu que pour les prises faites au-delà de la Ligne , & nullement pour celles faites en deçà de la Ligne , pour raison desquelles la Compagnie étoit sujette au dixieme de M. l'Amiral conformément à la présente Ordonnance. Ainsi jugé par Arrêt du Conseil d'Etat du 26 Novembre 1707. C'étoit un des chefs du procès qui subsistoit depuis plus de vingt ans entre feu M. le Comte de Toulouse , Amiral , & les Directeurs de la Compagnie. Ils succomberent en plein sur les deux autres chefs , concernant l'exemption qu'ils s'attribuoient de prendre des congés de M. l'Amiral pour leurs vaisseaux qu'ils envoyoient des ports de France dans les pays de sa concession , ou des commissions pour ceux qu'ils armoient en guerre ; & le privilege en vertu duquel ils prétendoient que les Capitaines de leurs vaisseaux n'étoient point obligés à leur arrivée de faire leur rapport au Greffe de l'Amirauté , ni leurs écrivains d'y remettre les minutes des inventaires ,

testaments, informations & autres procédures qu'ils auroient faites durant le voyage.

Depuis cet Arrêt du Conseil, il est intervenu une Déclaration du Roi du 3 Septembre 1712, qui a rendu à M. l'Amiral son droit de dixième sur les prises sans aucun partage avec ladite Compagnie, ni exception en sa faveur, dès que le temps du privilege de sa concession seroit expiré, & cela quoiqu'elle obtint dans la suite le renouvellement de son privilege. Cette Déclaration est trop honorable à la charge d'Amiral, & trop intéressante, pour la passer ici sous silence.

DECLARATION DU ROI,

Portant que la Compagnie des Indes Orientales jouira pendant le temps qui reste à expirer de son privilege, du dixieme des prises dans les pays de sa concession, après lequel temps, ce droit appartiendra à l'Amiral de France.

Donnée à Fontainebleau le 3 Septembre 1712.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre: A tous ceux qui ces présentes lettres verront: Salut. La charge d'Amiral de France a toujours été regardée, tant lors de son premier établissement que depuis, comme une des principales & des plus importantes charges de la Couronne: c'est pourquoi les Rois, nos prédécesseurs, par leurs Ordonnances, Edits & Déclarations, notamment des 6 Novembre 1411, Octobre 1480, des mois de Juillet 1517 & 1543; Mars 1584 & Mars 1586; & Nous à leur exemple par nos Edits & Réglements du mois de Novembre 1669 pour le rétablissement de la charge d'Amiral & par Ordonnance de la Marine du mois d'Aout 1681, avons rétabli & confirmé les titres, prérogatives, fonctions & droits de lad. charge d'Amiral, de la manière qui nous a paru la plus solide & la plus conveable au bien de notre service, à la dignité de ladite charge, & à l'intention que nous avons toujours eu de faire connoître à tout le monde que les fonctions, droits & pouvoirs de ladite charge doivent être reconnus & exercés non-seulement dans toutes les mers & pays maritimes soumis à notre domination; mais encore dans toutes les autres mers & peuples plus éloignés ou peuvent & pourront à l'avenir pénétrer nos vaisseaux & ceux de nos sujets, armées & navigateurs sous commission & pavillon de France en corps d'armée ou autrement pour quelque entreprise & expédition que ce puisse être, soit de guerre, soit de commerce, & c'est sur ce fondement &

sur ces principes que nous avons toujours soutenu & favorisé les droits & fonctions de ladite charge d'Amiral contre les entreprises des particuliers qui prétendoient l'usurper; c'est pourquoi nous avons défendu par notre Ordonnance de 1681, à tous Seigneurs riverains & autres de se dire Amiraux patrimoniaux dans leur terres, & par Arrêt du Conseil du 14 Mars 1695, Nous avons fait défenses au Gouverneur, Lieutenant-Général, & à tous autres Officiers des Colonies de l'Amérique de donner à l'avenir des commissions pour venir en mer ni exiger sous ce prétexte, le dixième des prises faites ou à faire sur les ennemis de l'Etat en vertu desdites commissions ou autrement; mais la Compagnie des Indes Orientales Nous ayant représenté, qu'en vertu de son don d'établissement du mois d'Aout 1664, les vaisseaux qu'elle employe à faire le commerce dans les pays de sa concession, ont été exemptés de tous droits d'Amirauté, & que dans cette exception général il y avoit lieu de comprendre l'exemption particuliere du dixième qui est dû à l'Amiral de France, sur toutes les prises faites sous commandement & pavillon de France; ladite Compagnie Nous ayant de plus fait représenter le mauvais état de ses affaires & l'impossibilité de continuer son commerce si elle étoit assujettie à payer ce droit de dixième, Nous lui en aurions accordé l'exception par l'Arrêt de notre Conseil du sept Novembre 1707, sur toutes les prises faites ou à faire dans les pays de sa concession, & durant le temps de son

privilege. Depuis elle nous auroit encore supplié d'ordonner que cette décharge du droit de dixieme auroit également lieu pour les prises faites & à faire par les vaisseaux de ceux avec lesquels elle a traité de la permission d'armer & naviger en son lieu & place dans les mers & pays de sa concession, & elle nous auroit à cet effet présenté sa Requête, dont ayant ordonné la communication à l'Amiral de France, il nous auroit représenté qu'étant comme il a toujours été prêt de sacrifier ses biens & sa personne à tout ce qui peut contribuer au bien de notre service & de l'Etat, il consent très-volontiers pour ce qui regarde son intérêt particulier & personnel à la grace que demande la Compagnie des Indes orientales, nous suppliant seulement pour l'intérêt & l'honneur de sa charge d'Amiral que nous lui avons confiée de lui donner en cette occasion & au public de nouvelles marques & assurances que notre intention n'est & n'a jamais été de restreindre ni diminuer l'étendue des droits du dixieme que nous déclarons appartenir à la charge d'Amiral de France, en vertu des Ordonnances de nos prédécesseurs Rois & des nôtres sur toutes les prises qui se font par nos vaisseaux ou ceux de nos sujets en quelque occasion, par qui & en quelque lieu que ce soit; & comme sur le même prétexte d'exemption, attribuée à ladite Compagnie dans ce même Edit, elle auroit en différentes occasions prétendu qu'elle, ou au moins ceux qui lui est permis de nommer & présenter pour être commis à l'exercice des fonctions de Juges, peuvent, sans avoir pris la nomination de l'Amiral, connoître des causes maritimes, ce qui est entièrement opposé aux dispositions précises desdites anciennes Ordonnances, Edits, Déclarations & à notre intention. A C E S CAUSES & autres, à ce nous mouvans, de l'avis de notre Conseil qui a vu lesdites Ordonnances, Edits & Déclarations donnés par les Rois nos prédécesseurs & nous, concernant tant la charge d'Amiral de France, que l'établissement de la Compagnie des Indes Orientales, les Arrêts de notre Conseil des 14 Mars 1695 & 26 Novembre 1707, le premier contre le Gouverneur des Isles de l'Amérique, & le second en faveur de la Compagnie des Indes Orientales; de notre certaine science, pleine puissance & autorité royale, nous avons par ces présentes signées de notre main, dit & déclaré, disons & déclarons; voulons & nous plaît, que l'Amiral de France continue de jouir, comme il a jusqu'à présent, bien & dûement joui ou dû jouir de tous les hon-

neurs, prérogatives, droits & fonctions attribués à sa charge d'Amiral, ce faisant qu'à l'avenir les Juges qui seront nommés pour exercer la Justice dans les établissements des Indes orientales, ne pourront connoître des causes maritimes sans en avoir pris à cet effet la nomination de l'Amiral de France, conformément au Règlement particulier, qui sera fait sur ce sujet; qu'à l'égard du droit de dixieme, il appartiendra, comme il a toujours appartenu, à l'Amiral de France, sur toutes les prises & rançons qui se feront en quelques mers, ports & autres lieux que ce puisse être dans l'étendue ou hors l'étendue de notre domination par nos vaisseaux ou ceux de nos sujets, armés ou équipés sous commission & pavillon de France, sans qu'à l'avenir aucun particulier ni aucune compagnie établie & à établir puisse prétendre l'exemption dudit droit de dixieme ni alléguer les Edits & Déclarations faits sur ce sujet, auxquels nous avons dérogés & dérogeons, & moins encore prétendre que cette exemption de dixieme puisse être comprise dans les termes généraux d'exemption des droits d'Amirauté, dans lesquels nous déclarons que les droits particulièrement attachés à la charge d'Amiral, notamment celui du dixieme, ne doivent jamais être réputés compris, comme nous n'avons jamais entendu les y comprendre, voulons néanmoins, & ce du consentement de l'Amiral de France, que la Compagnie des Indes orientales jouisse pour le temps qui reste à expirer de son privilege, tant pour le passé que pour l'avenir & dans les pays de sa concession seulement, de l'exception desdits droits de dixieme des prises qui y ont été & seront faites au-delà de la Ligne par les vaisseaux qui seront armés, soit par ladite Compagnie, soit par ceux auxquels elle a cédé ou pourra ci-après céder le droit & privilege d'équiper, armer & naviguer pour elle dans les domaines & pays de sa concession, même que ladite Compagnie jouisse & profite du dixieme des prises qui ont été ou seront faites par lesdits vaisseaux, & ce pourvu que lesdits vaisseaux soient partis avant la fin du mois de Mars 1717, lequel temps passé, déclarons ladite décharge & exemption du droit de dixieme, & la faculté d'en jouir & profiter nulle & de nul effet: Déclarons que par ces termes d'exemption de droit d'Amirauté compris dans l'Edit du mois d'Août 1664, non plus que par l'Arrêt de notre Conseil du 26 Novembre 1707, nous n'avons entendu déroger à ce qui est porté par les Ordonnances, Edits & Déclarations des Rois nos prédécesseurs & de nous, en ce qui regarde le droit

de dixieme appartenant à l'Amiral de France, & que la décharge dudit droit accordée par ces présentes à ladite Compagnie des Indes orientales du consentement dudit Amiral, ne pourra tirer à conséquence pour aucune autre compagnie établie & à établir, pas même pour ladite Compagnie des Indes orientales en cas de renouvellement ou de prorogation de son privilège au-delà du temps porté par notre Edit du mois d'Août 1664 : Si donnons en mandement à nos amés & féaux les Conseil-

lers les gens tenant notre Cour de Parlement de Paris, que ces présentes ils ayent à faire registrer, & le contenu en icelle garder & observer selon leur forme & teneur. Car tel est notre plaisir; en témoin de quoi nous avons fait mettre notre Scel à celsdites présentes. Donné à Fontainebleau le troisieme jour de Septembre, l'an de grace 1712, & de notre Regne le soixante-dixieme. *Signé* LOUIS. Et plus bas, par le Roi, PHELYPEAUX.

Ou sur les greves. Les prises sur les greves, s'entendent non-seulement des vaisseaux ennemis qui s'échouent à dessein d'é luder la poursuite & la chasse qui leur est donnée; mais encore les prises qui se font à terre en cas de descente de quelque nature que soient les effets, & des vaisseaux pris, saisis & arrêtés dans les ports du Royaume.

Par rapport aux prises qui se font en cas de descente, soit par voie de siege ou autrement, nul doute, puisque c'est une conquête faite à la suite, & en conséquence d'une expédition maritime, & que l'art. 5 du Règlement de 1669 fait à l'occasion du rétablissement de la charge d'Amiral, énonce précisément les conquêtes faites à la mer, d'après l'Ordonnance de 1543, art. 38, & celle de 1584, art. 54. Dispositions auxquelles le présent article se réfère essentiellement.

Aussi cela n'a-t-il jamais fait aucune difficulté, & en conséquence par jugement du 29 Juin 1696, le dixieme de tous les effets enlevés du fort de Gambie pris par le sieur de Gennes, fut adjugé à M. l'Amiral. Pareil Jugement du 25 Octobre 1697 au sujet des effets provenant de la prise de la ville de Carthagene par M. de Pointis, effets qui valoient environ douze millions, & dont le dixieme fut aussi adjugé à M. l'Amiral.

Quant aux vaisseaux ennemis arrêtés dans les ports du Royaume & confisqués ensuite, quoiqu'il y eût ce semble lieu de douter que le dixieme en appartint à M. l'Amiral, ne s'agissant pas d'une expédition maritime faite *sous commission & pavillon de France*, il lui a néanmoins été attribué par Jugements des 13 Février 1697, & 31 Octobre 1703. Par Arrêt du Conseil du 25 Janvier 1699, les Juges & Consuls de Bordeaux ayant pris connoissance de la saisie du navire *le Soleil* d'Amsterdam, faite dans le port de Bordeaux, l'affaire fut évoquée au Conseil & renvoyée devant M. l'Amiral & les Commissaires établis pour le jugement des prises; ce qui étoit préjuger la question en faveur de M. l'Amiral.

La raison de cette dernière décision est sans doute, que ces sortes de saisies qui ont trait à confiscation, ne se font jamais que par représailles, & qu'il est de regle que le dixieme des prises qui se font en vertu de lettres de représailles, est dû à l'Amiral tout comme des prises faites en pleine guerre.

C'est la disposition formelle de l'Ordonnance du mois d'Août 1582, & en cela elle n'attribua pas un droit nouveau à l'Amiral, elle ne fit que déclarer que ce droit lui avoit toujours appartenu. Les termes dans lesquels elle est conçue ne permettent pas d'en douter, les voici : *Et d'autant que ci-devant plusieurs ont voulu révoquer en doute les droits appartenants audit état d'Amiral,*

combien qu'ils soient assez suffisamment déclarés ; nous déclarons de nouveau , pour ôter toute ambiguïté , que de toutes les prises bien & duement faites sur mer , & même de toutes les prises faites en exécutant nos Lettres-patentes en forme de représailles , octroyées ou à octroyer , le dixieme en appartiendra à notredit beau-frere tout ainsi que des autres prises faites en guerre.

Aussi Honorat de Savoie , Marquis de Villars , Amiral de France , étoit-il en possession de ce droit sur les prises faites par représailles , même avant cette Ordonnance du mois d'Août 1582 ; comme il résulte de l'enrégistrement fait à l'Amirauté de Paris d'une quittance par lui donnée le 13 Février 1574 , au sieur René Ladomer , Capitaine des vaisseaux du Roi dans la marine du Ponent , pour raison du dixieme d'une prise faite par ledit sieur Ladomer , sur les Portugais , en vertu de Lettres de représailles.

Mais savoir si le dixieme est dû des prises faites en conséquence de Lettres de représailles que le Roi accorde aux particuliers pour leur intérêt personnel ? V. le titre des représailles , *infra* , art. 5.

Le dixieme étoit aussi dû à M. l'Amiral , dans le tiers du droit de recousse. Pour entendre ceci , il faut observer qu'aux termes de l'article 8 , du tit. des prises , si un vaisseau François pris par les ennemis n'est repris sur eux qu'après vingt-quatre heures , il est de bonne prise au profit de celui qui l'a repris ; mais si c'est dans les vingt-quatre heures , alors celui qui l'a repris n'y peut prétendre que le tiers pour droit de recousse. Or c'est de ce tiers qu'il revenoit le dixieme à l'Amiral , puisque c'est un profit procédant réellement d'une prise faite sur l'ennemi à qui on a fait lâcher prise.

Par cette raison le dixieme étoit dû quoique la reprise fût faite par un vaisseau du Roi ; mais comme en pareil cas Sa Majesté , qui ne veut pas profiter du malheur de ses sujets , est dans l'usage de rendre toute la prise aux propriétaires sans en rien retenir , M. l'Amiral usoit aussi de la même générosité pour son dixieme ; mais enfin c'étoit une grace dont il étoit absolument le maître , & aux surplus elle n'influoit jamais sur les reprises faites par les particuliers , attendu qu'à leur égard c'est un profit qu'ils font sur les propriétaires du vaisseau repris , & qu'ainsi ils ne pouvoient avoir ce profit provenant de la course , qu'à la charge d'en payer le dixieme à l'Amiral. V. l'art. 8. tit. des prises.

Au reste le dixieme étoit dû à M. l'Amiral aussi-bien des prises menées aux Isles françoises de l'Amérique que de celles qui étoient amenées dans les ports du Royaume , sans que les Gouverneurs généraux des Isles y pussent rien prétendre , ni donner aux Armateurs aucune commission en guerre. Ainsi jugé contre M. le Comte de Blenac , par l'Arrêt du Conseil du 14 Mars 1695 déjà cité sur l'art. 1 du présent titre , avec défenses audit sieur Comte de Blenac & tous autres Gouverneurs & Officiers desdites Isles d'y prétendre aucun droit d'Amirauté , sous quelque prétexte & pour quelque cause que ce fût.

Des rançons. Quelquefois une prise embarrasse , ou parce qu'elle ne vaut pas la peine d'être conduite dans un port , ou parce qu'en la gardant elle gêneroit la course ; alors on la rançonne de concert avec le Capitaine pris , moyennant une somme qu'il promet payer , & dont il donne sa promesse par écrit qui s'appelle billet de rançon , avec un ôtage pour répondre du paiement , & en même temps le Capitaine preneur lui délivre un certificat de

rançon à la faveur duquel il continue son voyage sans pouvoir ensuite être repris.

Ces rançons étoient donc sujettes au dixieme de l'Amiral comme les prises ; parce qu'en effet les rançons tiennent lieu de la valeur des vaisseaux pris & les représentent.

Il y a aussi la rançon des prisonniers de guerre pour le rachat de leur liberté , le dixieme en étoit dû tout de même à l'Amiral ; art. 18 de l'Ordonnance de 1400 ; art. 3 de celle de 1517 ; art. 5 de celle de 1543 , & art 56 de celle de 1584. Pour la maniere d'exercer le dixieme de la part de M. l'Amiral , voir l'art. 32 du titre des prises.

Commissions. Si une prise étoit faite sans commission en guerre , quoique sous pavillon François & avec congé pour naviger , au lieu du dixieme , la prise appartiendroit pour le tout à l'Amiral , sans que le preneur y eût aucune part , les preuves de cette décision seront rapportées sur l'art. 1 du titre des prises.

Il est singulier qu'à l'occasion du dixieme de l'Amiral sur les prises , le Commentateur ait rappelé , d'après l'auteur de la Jurisdiction de la marine page 535 ou 449 , l'exemple d'Abraham qui offrit à Melchisedech le dixieme du butin qu'il avoit fait sur ses ennemis ; des Romains qui en faisoient offrande à leurs faux Dieux , & des anciens Gaulois qui l'offroient au Dieu Mars ; car enfin quel rapport tout cela a-t-il avec le dixieme dû à l'Amiral ?

Voici une anecdote qui mérite de trouver place ici. Jacques second , Roi d'Angleterre , détrôné par le Prince d'Orange son gendre , ayant trouvé un asyle en France , donna à quelque-uns de ses sujets , des commissions en guerre qui firent des prises. Il s'éleva à cette occasion une difficulté par rapport au dixieme de ces prises ; M. l'Amiral prétendant qu'il lui étoit dû comme ayant seul le droit de délivrer dans le Royaume des commissions en guerre. Sur les représentations qu'il fit au Roi à ce sujet , Sa Majesté ne voulut point décider alors ; mais on en parla au Roi d'Angleterre , qui cessa dès-lors de donner de ces commissions. Cependant la difficulté subsistoit toujours pour le dixieme des prises faites. L'affaire portée au Conseil on se trouva embarrassé , & l'on prit le parti , par Arrêt du Conseil du 6 Mai 1694 , d'ordonner que le dixieme seroit mis en séquestre ; mais le Roi d'Angleterre insistant toujours sur ce que le dixieme lui appartenoit , attendu que les prises avoient été faites en vertu de ses commissions ; Sa Majesté , par Arrêt définitif du 22 Novembre audit an 1694 , adjugea au Roi d'Angleterre le dixieme de la prise qui étoit en contestation. Sur quoi M. l'Amiral , pour prévenir une pareil décision sur les autres prises , fit demander à l'Agent du Roi d'Angleterre un mémoire de ses autres prises , & consentit que le dixieme lui en fût remis sans nouvelle décision.



ARTICLE X.

LUI appartiendront aussi toutes les amendes adjudgées aux Sieges particuliers, & la moitié de celles qui seront prononcées aux Tables de Marbre.

L'Attribution des amendes à l'Amiral, est d'also ancienne date que celle du dixieme des prises; & dès le commencement, la distinction que fait cet article entre les amendes adjudgées dans les Sieges particuliers, & celles prononcées aux Tables de Marbre, a été admise sans qu'elle ait souffert depuis aucune variation. Ancien mémoire des droits de l'Amiral inséré dans Fontanon, fol. 1616, art. 7; Ordonnance de 1400, art. 15; de 1517, art. 12; de 1543, art. 4, & de 1584, art. 12; disposition confirmée par l'art. 4 du Règlement du 12 Novembre 1669, & par le présent article.

Cependant notre Ordonnance reconnoît des Sieges généraux d'Amirauté qui ne sont pas Table de Marbre; (car il n'y en a que deux de cette espece, savoir, celui de Paris & celui de Rouen; celui qui avoit été établi à Bordeaux par Edit du mois d'Avril 1691, ayant été supprimé par un autre Edit du mois de Janvier 1692, & celui qui avoit été établi tout de même à Rennes ayant été aussi supprimé par l'Edit du mois de Mai 1711) & ces Amirautés générales sont distinguées des particulieres pour la réception des Officiers par l'article 2, titre 3, ci-après. Notre article néanmoins ne dit rien des amendes qui y seront prononcées, sur quoi on peut demander si elles doivent appartenir pour le tout à l'Amiral, ou pour moitié seulement, à l'exemple de celles qui sont adjudgées aux Tables de Marbre; mais il faut répondre sans hésiter, qu'il en est à cet égard comme des Amirautés particulieres, n'y ayant d'exception absolument que pour les Tables de Marbre. Ce qui est conforme au reste aux anciennes Ordonnances qui viennent d'être citées, principalement à celles de 1543 & de 1584, qui adjugent à l'Amiral les amendes en plein prononcées dans les Sieges de premiere instance, en un mot autres que les Tables de Marbre.

Au surplus, à cela près uniquement que les Officiers des Amirautés générales, doivent être reçus au Parlement, ce qui est indispensable, puisque les appellations de leurs jugemens sont portées directement au Parlement, ces Amirautés ne different en rien des Amirautés particulieres, & n'ont aucun avantage sur elles. Aussi aux termes de l'article 1 du titre 13, leurs jugemens ne sont-ils exécutoires que pour la même somme, & de la même maniere que le sont ceux des Amirautés particulieres, avec lesquelles elles sont confondues dans ledit article comme dans celui-ci. Ainsi nulle distinction à faire tout de même pour les amendes qui y sont prononcées.

Ily a plus, & il est vrai de dire même, à la vue de l'Edit de 1711, qu'il n'y a plus d'Amirautés générales que les deux Sieges de Table de Marbre, & que toutes les autres Amirautés ne sont que des Sieges particuliers, avec cette seule
différence

différence, que de ces Amirautés les unes relevent nuement au Parlement, & les autres aux Tables de Marbre de leur ressort. Si l'on peut y ajouter quelque autre prérogative, c'est que le premier Officier des unes a droit de se dire Lieutenant-général, & que celui des autres ne prend que la qualité de Lieutenant simplement, ou de Lieutenant particulier; mais la distinction est vaine & frivole dès qu'il n'y en a aucune dans le pouvoir & l'autorité, excepté l'adresse des lettres de rémission, *infra*, art. 12 du titre suivant.

Une observation importante à faire, est que cet article ne fait point mention des confiscations, tandis que l'article 4 du Règlement de 1669 les fait marcher d'un pas égal avec les amendes; ce qui fait naître deux questions; la première, si l'omission faite dans cet article a pu donner atteinte au droit de confiscation acquis à l'Amiral, tant par ledit article 4 du Règlement, que par l'article 30 de l'Ordonnance du mois de Mars 1584. La seconde, si en interprétation dudit article 4, la confiscation ne doit appartenir pour le tout à l'Amiral que lorsqu'elle est prononcée dans une Amirauté particulière, ou à l'occasion d'un délit commis dans une Amirauté particulière.

La première question est facile à décider. 1°. une simple omission dans une loi postérieure, n'est pas capable d'enlever à quelqu'un un droit qui lui est formellement acquis par une loi antérieure; il faudroit pour cela une dérogation à ce droit, si-non expresse, du moins générale. Or on ne voit point qu'il soit déclaré dans tout ce titre de l'Ordonnance, que l'Amiral ne jouira pas d'autres droits que ceux qui y sont exprimés.

2°. Si cet article ne parle pas de confiscation, l'omission est réparée par l'art. 1 du titre 10 ci-après, qui ordonne précisément la confiscation de tout vaisseau qui sortira d'un port du Royaume sans congé de l'Amiral. Or cette confiscation ne pouvant être qu'au profit de l'Amiral à raison du mépris de l'autorité attribuée à sa charge; il est évident que cette Ordonnance loin d'avoir dérogé tacitement au droit de confiscation acquis à l'Amiral par l'article 30 de l'Ordonnance de 1584, & par l'article 4 dudit Règlement de 1669, l'a confirmé au contraire, si-non de la manière la plus formelle, au moins équivallemment, à joindre que la confiscation est une suite & une dépendance du droit de Jurisdiction.

A l'égard de la seconde question, l'article 4 du Règlement de 1669, ne décide pas assez clairement qu'il en sera des confiscations comme des amendes, pour qu'on en doive conclure, que les confiscations prononcées aux Tables de Marbre n'appartiendront que pour moitié à l'Amiral, au préjudice de l'art. 30 de l'Ordonnance de 1584 & de l'art. 1 du titre 10 ci-après, qui en ne parlant d'aucun partage du profit de la confiscation, l'attribuent évidemment en entier à l'Amiral.

Au surplus ce qui leve tout doute sur ces deux questions, ce sont les décisions intervenues depuis notre Ordonnance.

La première est un Arrêt du Conseil du 13 Décembre 1687, portant que conformément à ce Règlement de 1669, l'Amiral jouira des confiscations adjugées pour cause dont la connoissance appartient aux Juges de l'Amirauté, & qui en conséquence adjugea à l'Amiral les onze cens sequins confisqués, avec les amendes en entier qui avoient été prononcées.

La seconde est un autre Arrêt du Conseil du 29 Juillet 1702, confirmé par

Lettres-patentes du 7 Septembre audit an 1702 ; lequel Arrêt a ordonné pareillement qu'à l'avenir dans toutes les affaires de la compétence des Juges de l'Amirauté , en quelque Jurisdiction que le renvoi en soit fait pour être jugées , les amendes & confiscations seront prononcées au profit de l'Amiral comme lui appartenant à cause de sa charge. Ces deux Arrêts infirmatifs des Jugemens rendus au préjudice du droit de M. l'Amiral , par M. le Bret , Intendant de Provence , en vertu d'Arrêts d'attribution. Dans l'espece du dernier , il étoit question de deux cens cinquante écus transportés en fraude par un marchand de Marseille , à Smirne.

La troisieme est encore un Arrêt du Conseil du 20 Mars 1703 , d'autant plus remarquable qu'il a été rendu contradictoirement entre les Officiers de l'Amirauté de Calais & les Juges des Traités de la même Ville. Il s'agissoit d'un boucaud de muscade déchargé d'un navire , & entré en fraude , qui avoit été saisi par les uns & les autres ; & il fut ordonné que la Sentence de l'Amirauté qui confisquoit ce boucaud au profit de M. l'Amiral , seroit exécutée selon sa forme & teneur.

La quatrieme & derniere est aussi un autre Arrêt du Conseil du 23 Janvier 1706 , qui a adjugé à M. l'Amiral la confiscation d'une prise faite sans commission en guerre de sa part , sans avoir égard à la réclamation qui en étoit faite au profit de Sa Majesté par le Procureur du Roi.

Il s'agissoit du vaisseau *le Succès* , de Lima , richement chargé. La confiscation en avoit été ordonnée en faveur de M. l'Amiral au Conseil des prises ; le Procureur du Roi en avoit fait appel prétendant que c'étoit au Roi que la confiscation appartenoit.

Une circonstance extrêmement intéressante à ce sujet , c'est que l'Arrêt alloit passer contre M. l'Amiral ; mais le Roi étant informé qu'à une voix près les avis étoient partagés , jugea en faveur de M. l'Amiral. Ce n'est pas la première fois que ce grand Prince a décidé contre ses propres intérêts ; dès qu'il voyoit que son droit souffroit de la difficulté & qu'il éprouvoit de la contradiction , il donnoit aussi-tôt gain de cause à sa partie.

De tout ceci il s'ensuit , non-seulement que la confiscation ordonnée par l'art. 1 du tit. 10 ci-après , ne peut regarder que M. l'Amiral ; non-seulement aussi que la confiscation d'une prise faite sans commission en guerre de l'Amiral lui appartient tout de même plutôt qu'au Roi ; mais encore que toute confiscation prononcée dans une cause de la compétence de l'Amirauté , est également au profit de l'Amiral & sans partage avec le Roi , qu'elle ait été ordonnée dans une Amirauté générale ou particulière , ou par une commission avec Arrêt d'attribution , même sans y appeler les Officiers d'Amirauté ; parce qu'il suffit que l'affaire ou le délit soit réellement de la compétence de l'Amirauté. De manière qu'en cette partie il n'est point question de se régler sur la loi portée au sujet des amendes pour attribuer la moitié de la confiscation au Roi sous prétexte que l'affaire seroit de la compétence de la Table de Marbre , cette distinction n'ayant lieu que pour les amendes.

Il est pourtant vrai que les Lettres-patentes du 7 Septembre 1702 , n'ont été enregistrées au Parlement le 16 Mars 1703 , qu'avec cette restriction : *à la charge que la moitié des amendes & confiscations prononcées dans les Sieges des Tables de Marbre appartiendra au Roi.* Mais , par rapport aux confiscations ,

la réserve est à bien dire superflue, puisqu'il ne peut naturellement y avoir lieu à la confiscation que pour un délit commis dans une Amirauté particulière, autre en un mot qu'une Table de Marbre, dont par conséquent la Table de Marbre ne sauroit connoître en première instance, ni par appel, la matière devant être poursuivie à l'extraordinaire.

Et cela s'entend, soit que la confiscation ait pour cause une contravention aux Ordonnances & Réglements concernant l'Amirauté & la navigation, soit qu'elle intervienne pour raison de marchandises de contrebande introduites par mer dans quelque port du Royaume, ou de marchandises prohibées embarquées sans permission du Roi, ou enfin d'un commerce fait dans un pays où il n'est pas permis d'aller.

Tout cela se faisant par mer, ce sont autant de délits de la compétence des Juges de l'Amirauté, comme il sera prouvé sur le titre suivant, art. 10 ; ce qui suffit pour fonder le droit de M. l'Amiral, quelque commission que le Roi établisse pour faire le procès aux prévaricateurs. Ces commissions au reste n'ont plus lieu qu'à la charge de juger avec les Officiers de l'Amirauté, ce qui confirme en même temps leur droit de Jurisdiction.

Cependant par un arrangement postérieur à toutes ces décisions, les amendes & confiscations en cas de saisie de marchandises prohibées, n'appartiennent plus à M. l'Amiral, le Roi s'en est réservé le produit, & l'a appliqué à son profit, ou à l'adjudicataire de ses fermes, par l'article 2 de l'Arrêt du Conseil du 25 Mai 1728 ; mais c'est à la charge par cet adjudicataire des fermes, de payer à M. l'Amiral pour indemnité & par forme d'abonnement, la somme de 20000 l. tous les ans, le premier Janvier de chaque année, conformément à la disposition de l'article 9, qui ajoute, *& sans qu'à cette occasion le Fermier puisse prétendre aucun droit sur les confiscations qui seront prononcées par les Officiers d'Amirauté, dans toutes affaires, de quelque nature que ce puisse être, qui ne regarderont pas directement les marchandises de contrebande ou prohibées, & la conservation des droits des Fermes.* De sorte que dans les affaires de la compétence de l'Amirauté, toutes les amendes & confiscations autres que celles concernant la contrebande, appartiennent comme auparavant à M. l'Amiral, & qu'à l'égard de celles-ci, il en reçoit l'équivalent au moyen de la composition suivant laquelle l'adjudicataire des fermes lui paye annuellement la somme de vingt mille livres.

Il y a encore pourtant une sorte de confiscation qui a été jugée dévolue au Roi seul à l'exclusion de M. l'Amiral ; c'est celle des effets échoués ou naufragés appartenants aux ennemis de l'Etat. V. *infra* l'art. 26 du titre des naufrages *in fine*.

Le paiement des amendes se fait directement entre les mains du Receveur de M. l'Amiral, les Jurisdicions de l'Amirauté étant exceptées de la création des Offices de Receveurs & Contrôleurs des amendes, aussi-bien que des épices, avec décharge de droits y attribués. Arrêt du Conseil d'Etat du 8 Février 1710, confirmé par autre du 6 Novembre 1714. V. *supra*, article 2.



A R R E S T

DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

Portant que conformément au Règlement du 12 Novembre 1669, Monsieur le Comte de Toulouse, Amiral de France, jouira des amendes & confiscations, & de tous autres droits de Justice dans tous les Sieges particuliers d'Amirauté, & de la moitié de ceux des Tables de Marbre; & qu'en conséquence onze cens Sequins confisqués & les amendes prononcées contre le Dou & Reyne, seront payées audit sieur Amiral, comme aussi les confiscations & amendes adjugées depuis le jour de ses provisions.

Du treizieme Décembre 1687.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

SUR la Requête présentée au Roi étant en son Conseil, par Louis-Alexandre de Bourbon, Comte de Toulouse, Amiral de France; contenant que les nommés le Dou & Reyne s'étant exposés à faire un commerce de Sequins d'un faux coin & faux alloi, le Consul de la nation François en Chypre, auroit fait saisir 1100 Sequins trouvés dans un bâtiment abordé à Chypre: de quoi le Procureur de Sa Majesté au Siege de l'Amirauté de Marseille ayant eu avis, il en auroit porté ses plaintes au Lieutenant dudit Siege & à Sa Majesté, laquelle auroit ordonné au sieur Morant, pour lors Intendant de Justice, Police & Finances en Provence, de prendre connoissance de cette affaire, & ensuite au sieur le Bret qui lui a succédé, lequel a rendu un Jugement audit Siege de l'Amirauté avec ledit Lieutenant & le nombre des Gradués porté par les Ordonnances, sur les conclusions dudit Procureur de Sa Majesté du 9 Septembre dernier, par lequel lesdits onze cens Sequins ont été acquis & confisqués, & lesdits le Dou & Reyne condamnés à des amendes au profit de Sa Majesté; ce qui auroit obligé Nicolas Leglise, chargé du recouvrement des droits du Suppliant en Provence & Languedoc, de présenter Requête audit sieur le Bret, tendante à ce que lesdits onze cens Sequins lui soient délivrés, & les amendes consignées par lesdits le Dou & Reyne, desmains dudit Siege de l'Amirauté lui soient payées, laquelle Requête ledit sieur le Bret a renvoyé à Sa Majesté, pour expliquer ses intentions, en sorte que ledit Suppliant, pour

soutenir les droits attribués à la charge d'Amiral, est obligé de représenter à Sa Majesté à l'égard de l'affaire particuliere, qu'elle est purement de la compétence de l'Amirauté privativement à tous autres Juges, suivant la disposition de toutes les Ordonnances, & notamment par l'article 10 du titre de la compétence des Juges de l'Amirauté, de l'Ordonnance de la Marine de l'année 1681, lequel porte que tous crimes & délits commis sur mer, ses ports, havres & rivages, seront jugés par les Officiers de l'Amirauté, celle dont est question y a été instruite & jugée à la diligence du Procureur de Sa Majesté audit Siege de l'Amirauté de Marseille; & pour la jouissance des confiscations & amendes, le Règlement du 12 Novembre 1669, fait par Sa Majesté sur les pouvoirs, fonctions, autorités & droits de la charge d'Amiral de France, rétablie par Edit dudit mois, porte entr'autres choses, que le pourveu de la charge d'Amiral jouira des amendes, confiscations & tous autres droits de Justice dans tous les Sieges Particuliers d'Amirautés, & de la moitié dans ceux des Tables de Marbre: ce qui a été confirmé par l'Ordonnance de la Marine de ladite année 1681, à l'égard des amendes: & quoique le mot de confiscation ne soit point exprimé, celui d'amende emporte confiscation, & Sa Majesté n'a pas prétendu déroger par cette Ordonnance audit Règlement du 12 Novembre 1669, puisque le feu sieur Comte de Vermandois pourveu de cette charge, en a joui jusqu'à son décès, & que dans les commissions qui ont été expédiées

au sieur le Fouyn pour faire la recette des droits de ladite charge d'Amiral pour ledit feu sieur Comte de Vermandois & le Suppliant, les amendes & confiscations y sont exprimées, ce qui l'oblige d'avoir recours à Sa Majesté, à ce qu'il lui plaise ordonner qu'il jouira conformément audit Règlement du 12 Novembre 1669, des amendes, confiscations, & tous autres droits de Justice dans tous les Sieges particuliers d'Amirautés, & de la moitié de ceux de la Table de Marbre; en conséquence, que les onze cens Sequins confisqués, & les amendes prononcées contre lesdits le Dou & Reyne, par le Jugement rendu par ledit sieur le Bret, audit Siege de l'Amirauté de Marseille, le 9 Septembre dernier, seront payés audit Leglise, à ce faire les dépositaires contraints comme pour les deniers & affaires de Sa Majesté, à la charge par ledit Leglise d'en remettre le fonds ès-mains de son Trésorier; & à l'égard des confiscations & amendes adjudgées pour causes dont la connoissance appartient aux Juges de l'Amirauté depuis le jour des provisions de ladite charge d'Amiral, ordonner qu'à la diligence de ses Procureurs, les Particuliers qui en ont fait le recouvrement, seront tenus d'en compter pardevant les sieurs Intendants & Commissaires départis, & d'en remettre le fonds ès-mains de son Trésorier. Veu ladite Requête, & Pièces y attachées, & oui le rapport du Sr. le Pelletier, Conseiller ordinaire au Conseil Royal, Contrôleur-général des Finances, LE ROI ÉTANT EN SON CONSEIL a ordonné & ordonne conformément au Règlement du 12 Novembre 1669, que le sieur Comte de Toulouse, Amiral de France, jouira des amendes,

confiscations & de tous autres droits de Justice dans tous Sieges particuliers d'Amirautés, & la moitié de ceux des Tables de Marbre; & en conséquence, que les onze cens Sequins confisqués, & les amendes prononcées contre lesdits le Dou & Reyne, par le Jugement rendu par ledit sieur le Bret, au Siege de l'Amirauté de Marseille, le 9 Septembre dernier, seront payées audit Leglise, à ce faire les Dépositaires contraints comme pour les deniers & affaires de Sa Majesté, & moyennant ledit paiement ils en demeureront bien & valablement déchargés, à la charge par ledit Leglise de remettre le fonds ès-mains du Trésorier dudit sieur Comte de Toulouse: & à l'égard des confiscations & amendes adjudgées pour causes dont la connoissance appartient aux Juges de l'Amirauté, depuis le jour des provisions dudit sieur Comte de Toulouse, ordonne Sa Majesté, que les Particuliers qui en ont fait le recouvrement, seront tenus dans un mois du jour de la signification du présent Arrêt, de remettre ès-mains des sieurs Intendants & Commissaires départis dans les Provinces & Généralités où ils sont demeurans, des Etats certifiés véritables, aux peines de l'Ordonnance, des sommes qu'ils ont reçues, & des paiements qu'ils ont faits; à ce faire contraints par les voies ci-dessus, pour être lesdits Etats envoyés audit Sieur le Pelletier, & sur le rapport qui en sera par lui fait à Sa Majesté, être ordonné ce qu'il appartiendra. FAIT au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le treizieme jour de Décembre mil six cens quatre-vingt-sept.

Signé, COLBERT.



ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI, ET LETTRES-PATENTES SUR ICELUI.

Qui reglent la compétence des Officiers de l'Amirauté du Royaume, & confirment le droit de l'Amiral de France sur les Amendes & Confiscations provenant des affaires qui sont de la compétence desdits Officiers, en quelques Jurisdictions qu'elles puissent être renvoyées & jugées.

Du 29 Juillet & 7 Septembre 1702.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

VU par le Roi étant en son Conseil les Requêtes respectivement présentées en icelui par Louis-Alexandre de Bourbon, Comte de Toulouse, Pair & Amiral de France, & le Fermier-général des Domaines de Sa Majesté; celle dudit sieur Amiral, contenant que le nommé François Michel, Marchand de la ville de Marseille, ayant fait transporter en fraude deux cents cinquante écus aux coin & armes de France, & les ayant pour cet effet cachés dans une caisse de cochenille chargée sur un vaisseau destiné pour Smirne, le Consul de Smirne auroit fait saisir le tout, & renvoyé à Marseille lesdits deux cents cinquante écus, avec la procédure par lui faite, sur laquelle par Arrêt du Conseil du 8 Octobre dernier, le Sr. le Bret, Intendant en Provence, auroit été commis pour avec les Officiers de l'Amirauté de Marseille, où le nombre des Gradués requis par l'Ordonnance, faire & parfaire le procès aux coupables du transport desdites espèces, & les juger en dernier ressort; en exécution duquel Arrêt ledit sieur le Bret auroit appelé avec lui des Gradués au lieu des Officiers de l'Amirauté, & par son Jugement du 19 Janvier aussi dernier, il auroit entr'autres choses condamné ledit Michel en six mille livres d'amende, confisqué les deux cents cinquante écus, & la caisse de cochenille saisie, & condamné le nommé Gaspard Concordan, Commissionnaire dudit Michel, en trois cents livres d'amende, le tout applicable moitié au profit du Roi, & l'autre moitié au profit des Hôpitaux de la ville de Marseille; que le Receveur des droits dudit sieur Amiral à Marseille ayant eu connoissance de ce Jugement, il s'y feroit opposé en ce qui regarde la destination desdites

confiscations & amendes, & auroit demandé que le tout lui fût délivré, comme appartenant audit sieur Amiral seul, à cause du droit de sa charge, laquelle demande ayant été communiquée au Fermier du Domaine, & sa réponse vue par ledit sieur le Bret, il auroit par son Ordonnance du 4 Février dernier, délaissé les parties à se pourvoir au Conseil; les choses en cet état le sieur Amiral se trouve obligé pour la conservation des droits de sa charge, de représenter que Sa Majesté, à l'exemple de ses prédécesseurs, a toujours attribué à l'Amiral de France, comme seul Seigneur Haut-Justicier de la mer, rades, ports, havres, quais & rivages, tant & si loin que le grand flot de Mars se peut étendre, les amendes, confiscations & autres droits de Justice; sçavoir, en entier dans les Sieges particuliers de l'Amirauté, & de moitié seulement dans ceux des Tables de Marbre; ce droit est établi par toutes les anciennes & nouvelles Ordonnances, portant Règlement pour la compétence, juridiction & droits, tant des Juges des Amirautés, que de la charge d'Amiral de France, & quoiqu'il ait été apporté en différents temps plusieurs changements dans l'étendue de ladite charge, notamment par la suppression qui en a été faite en 1626, & par l'Edit de son rétablissement du mois de Novembre 1669, on lui a toujours réservé & conservé les confiscations & amendes, & autres droits de Justice, comme les mieux établis & les plus inséparables de l'Office d'Amiral de France, le Règlement attaché sous le contre-scel dudit Edit du 12 dudit mois Novembre 1669, porte en termes exprès art. IV. que l'Amiral jouira, comme il est dit ci-dessus, des amendes, confiscations, &

de tous autres droits de Justice, dans tous les Sieges particuliers de l'Amirauté, & de la moitié de ceux des Tables de Marbre; les provisions qui en ont été expédiées depuis; savoir, en 1669 au profit du feu sieur Comte de Vermandois, & depuis en 1683 au profit dudit sieur Comte de Toulouse, les unes & les autres registrées au Parlement de Paris, portent en termes exprès, que l'Amiral jouira de son Office avec les profits, revenus & émoluments mentionnés en l'Edit & au Règlement qui ont été faits concernant les pouvoirs & fonctions de ladite charge au mois de Novembre 1669; l'Ordonnance de la Marine de l'année 1681 qui est postérieure, n'y a dérogé en rien, au contraire elle confirme les principaux droits & les principales fonctions de la charge d'Amiral, aussi sa possession tant avant que depuis ledit Edit de 1669, & l'Ordonnance de 1681 est incontestablement établie par une infinité de Jugemens dont les Greffes des Amirautés sont remplis, sans que l'on puisse en justifier aucune interruption. au contraire toutes les fois qu'il y a été troublé, il y a été maintenu par des Arrêts solennels du Conseil, par lesquels ses droits ont été confirmés en pleine connoissance de cause; il y en a plusieurs exemples considérables, mais un des principaux & des plus décisifs dans la question dont il s'agit aujourd'hui est l'Arrêt du Conseil du 13 Décembre 1687, rendu au rapport du sieur le Pelletier, lors Contrôleur-général des Finances; il s'agissoit d'un Jugement rendu par le même sieur de Bret, Intendant de Provence, commis par un Arrêt du Conseil pareil à celui du mois d'Octobre dernier, pour faire & parfaire le procès aux coupables du transport de onze cents Sequins que quelques particuliers avoient envoyés en Chypre; par le Jugement rendu en exécution de cet Arrêt par ledit sieur le Bret, les amendes & les confiscations par lui prononcées sont appliquées & destinées de la même maniere que celles prononcées par son Jugement du mois d'Octobre dernier; savoir, moitié au profit du Roi, & l'autre moitié au profit des Hôpitaux. L'Amiral s'étant pourvu au Conseil contre cette disposition du Jugement du sieur le Bret, est intervenu l'Arrêt ci-dessus, du 13 Décembre 1687, par lequel conformément aux titres de la charge d'Amiral, & particulièrement au Règlement de 1669, il est dit, que l'Amiral jouira des amendes & confiscations, & de tous autres droits de Justice dans tous les Sieges particuliers d'Amirauté, & de moitié de ceux des Tables de Marbre; & en conséquence, ordonne que les onze cents Sequins confisqués & les amendes prononcées, se-

ront remis en entier au Receveur des droits dudit sieur Amiral, à ce faire les dépositaires contraints, ce qui a eu son entière exécution. Le même Arrêt porte que ceux qui ont fait le recouvrement des confiscations & amendes adjugées pour causes dont la connoissance appartient aux Juges de l'Amirauté depuis le jour des provisions dudit sieur Comte de Toulouse, seront tenus de remettre dans un mois ès-mains des sieurs Intendants un état de la recette & dépense qu'ils en ont faite, pour être ledit état envoyé au Conseil, & sur icelui être ordonné ce qu'il appartiendra. Sur cet état autre Arrêt du Conseil du 14 Avril 1688, portant que les dépositaires des deniers & effets en provenants, seront remis ès-mains des Receveurs dudit sieur Amiral, ce qui a eu son entière exécution par tout le Royaume; depuis, en 1688 il y a eu par les mêmes raisons & sur le même fondement, ordre du Roi de remettre au Receveur des droits du sieur Amiral à Toulon le prix d'un vaisseau qui y avoit été confisqué au profit de Sa Majesté, pour avoir navigué avec un faux congé. En 1689 le Conseil ayant envoyé aux Officiers de l'Amirauté de Caudebec la connoissance d'une saisie faite par les Commis de Domergue de cent dix-sept ballots de marchandises, meubles, & entr'autres de vaisselle d'argent que des Religionnaires faisoient sortir du Royaume, le tout a été confisqué au profit dudit sieur Amiral. Cette longue suite de titres qui établissent invinciblement le droit & la possession de l'Amiral, lui font espérer que Sa Majesté ne trouvera aucune difficulté à lui en accorder aujourd'hui, en tant que de besoin, la confirmation. A C E S C A U S E S, requéroit qu'il plût à Sa Majesté, faisant droit sur le renvoi porté par l'Ordonnance du sieur le Bret du 4 Février 1702, sans s'arrêter à son Jugement du 19 Janvier précédent, en ce qui concerne l'application desdites confiscations & amendes; ordonner qu'elles seront incessamment remises entre les mains du Receveur de ses droits sur les lieux, comme à lui seul appartenant à cause de sa charge d'Amiral de France, qu'à ce faire tant les dépositaires des deniers & effets provenants desdites confiscations & amendes, que ceux qui pourroient les avoir exigés, ou ceux qui ont été condamnés, seront contraints comme pour les derniers & affaires de Sa Majesté; quoi faisant ils en demeureront valablement déchargés, & qu'à l'avenir dans toutes les affaires qui seront de la compétence des Officiers de l'Amirauté les amendes & confiscations, quelque part qu'elles soient jugées, seront prononcées au profit de l'Amiral de France, comme à lui seul appartenantes à

cause de sa charge, & qu'à cet effet toutes lettres sur ce nécessaires seront expédiées. Celle du Fermier du Domaine, contenant que par tout ce qui est ci-dessus rapporté, & produit de la part dudit sieur Amiral, il ne peut au plus prétendre la jouissance des amendes & confiscations que quand les Jugements qui les ordonnent sont rendus dans les Amirautés & Sieges de Tables de Marbre, parce que pour lors la Justice s'y exerce en son nom, & que les Jugements en sont intitulés; mais que dans les cas pareils à celui dont il s'agit ici, c'est-à-dire d'un Jugement rendu par un Intendant de Province avec des Gradués, & non avec des Juges d'Amirautés, ledit sieur Amiral n'y a aucun droit, puisque la Justice s'y exerce pour lors au nom du Roi, que c'est par la raison de cette différence que l'Arrêt du 13 Décembre 1687 a été rendu au profit dudit sieur Amiral, parce qu'il s'agissoit d'un Jugement rendu par le sieur le Bret avec les Juges de l'Amirauté, au lieu qu'il s'agit ici d'un Jugement par lui rendu avec des Gradués. D'ailleurs il s'agissoit d'un commerce de Sequins qui sont une monnoie étrangère, au lieu qu'il s'agit ici d'especes fabriquées dans le Royaume, aux coin & armes de Sa Majesté, ce qui est en quelque façon un crime de fausse Monnoie, & par conséquent un cas privilégié dont la connoissance ne peut appartenir aux Officiers de l'Amirauté, leur compétence & leur Jurisdiction ne s'étendant uniquement que sur les affaires purement maritimes, & nullement sur les entrées & sorties des marchandises de contrebande, moins encore sur le fait particulier des Monnoies dont la connoissance appartient aux Officiers des Justices Royales, comme Cours des Monnoies, Bailliages & Présidiaux, à l'exclusion de tous autres; & enfin que par toutes les Ordonnances & Déclaration concernant les monnoies, & notamment par celles qui en défendent le transport hors du Royaume, les amendes & confiscations en provenant doivent appartenir à Sa Majesté. Par ses raisons requéroit le Fermier du Domaine, qu'il plût à Sa Majesté ordonner l'exécution du Jugement dudit sieur le Bret, en ce qui regarde l'application des confiscations & amendes par lui prononcées, ce faisant débouter ledit sieur Amiral de sa demande. La réplique dudit sieur Amiral contenant que la distinction que fait le Fermier du Domaine entre les Jugements rendus par, ou avec des Gradués conjointement avec les sieurs Intendants, dans des cas particuliers d'attribution faite par des Arrêts du Conseil, est entièrement illusoire & frivole, puisque le droit de l'Amiral, pour jouir des confiscations & amen-

des, est fondé sur deux principes incontestables, & auxquels ces Arrêts d'attribution particulieres n'apportent & ne peuvent apporter aucun changement. Le premier comme il a déjà été dit, que l'Amiral est seul Haut-Justicier de la mer, ports, havres, rades, quais & rivages, étant dans l'étendue des Juridictions des Amirautés. Le second que les affaires dont il s'agit sont de la compétence des Officiers de l'Amirauté, & ne changent point en cela de nature, lorsqu'il plaît au Roi par des raisons particulieres, commettre les sieurs Intendants pour les juger avec les Officiers des Amirautés ou le nombre des Gradués requis par les Ordonnances; ces termes bien loin de détruire, confirment la Jurisdiction & la compétence des Officiers des Amirautés, parce que les uns & les autres ne font que représenter l'Amiral au lieu & place duquel ils jugent, & si le raisonnement du Fermier du Domaine avoit lieu, il s'ensuivroit, que dans ces cas d'attribution particulieres, ce ne seroit pas par la volonté, & par l'autorité expresse de Sa Majesté, que l'Amiral jouiroit des amendes & confiscations, ou qui en seroit privé, mais que ce seroit par la pure volonté des sieurs Intendants, selon qu'il leur plairoit de juger avec les Officiers de l'Amirauté ou avec des Gradués, pour priver l'Amiral de son droit, ou l'en laisser jouir, ce que l'on ne présumera jamais être en nul cas l'intention de Sa Majesté, & en effet, c'est une Jurisprudence universellement établie dans tout le Royaume, que dans tous les cas particuliers d'attribution, d'évocation & de renvoi d'une Justice à une autre, les Jugements, sur-tout pour la disposition des amendes & confiscations, ont le même effet que s'ils avoient été rendus dans la Jurisdiction naturelle d'où il a été évoqué. Ce que dit le Fermier du Domaine sur l'incompétence des Amirautés pour connoître de l'entrée & sortie des marchandises de contrebande, & entre autres des matieres d'or & d'argent monnoyées ou non monnoyées, est encore plus mal fondé; toutes les anciennes Ordonnances à commencer par celle de 1398, & successivement jusqu'à présent sans aucune interruption, attribuent si distinctement & si amplement aux Officiers des Amirautés la connoissance de la contrebande, qu'on n'a jamais douté que ce ne fût là un des principaux articles de leur compétence & de leur Jurisdiction, & des mieux établis, car outre que ces Ordonnances portent formellement que les Officiers de l'Amirauté connoîtront du transport des marchandises à l'exclusion des maîtres des ports & de tous autres Officiers, elles portent encore à l'égard de ceux qui, par permis-

fin

sion ou autrement, chargent des marchandises de contrebande, qu'ils seront tenus de donner caution aux Officiers de l'Amirauté, elles ajoutent des défenses très-expresses à tous les bâtimens de sortir sans souffrir les visites des Officiers de l'Amirauté, pour voir s'il y a ou non des marchandises de contrebande; & il est dit que s'ils s'en trouve, il sera procédé par les Officiers de l'Amirauté, par amende, confiscation, punition corporelle ou autrement: il est inutile au Fermier du Domaine de vouloir ici faire distinction des matieres d'or & d'argent, des especes monnoyées ou non monnoyées, & de celles qui sont de fabrique du Royaume, ou de fabrique étrangere; car toutes les Ordonnances, notamment celle du mois de Mars 1600, enjoignent aux Officiers des Amirautés d'empêcher le transport de l'or & de l'argent, comme de toutes les autres marchandises de contrebande, mais d'ailleurs on n'a jamais douté que ce terme de contrebande ne tombe particulièrement sur les matieres d'or & d'argent monnoyées ou non monnoyées de fabrique du Royaume ou de fabrique étrangere, & toutes les Ordonnances particulieres pour la défense du transport de l'or & de l'argent, ne sont jamais descendues dans le détail de ces distinctions qui sont absolument inutiles, le transport de toutes ces différentes especes, est également défendu avec la même rigueur & sous les mêmes peines. Pour ce qui est du dernier moyen du Fermier du Domaine, qui est que par ces Edits & Déclarations portant défenses du transport de l'or & de l'argent, les amendes & confiscations doivent appartenir au Roi; cela est vrai pour les affaires qui sont de la compétence des Justices ordinaires; mais non pas pour celles qui sont de la compétence des Amirautés, n'y ayant rien dans tous ces Edits & Déclarations qui déroge directement ni indirectement à ceux qui ont été ci-dessus rapportés, & qui établissent les droits de l'Amiral & des Officiers des Amirautés, partant le sieur Amiral persiste dans les conclusions par lui ci-devant prises. Vu aussi les Extraits joints à la présente Requête des Ordonnances de 1398 & autres années suivantes, l'Edit du mois de Novembre 1669, portant rétablissement de la charge d'Amiral de France,

& le Règlement du douzieme du même mois attaché sous le contre-scel d'icelui, les provisions de ladite charge d'Amiral expédiées en faveur du feu sieur Comte de Vermandois, le 12 dudit mois de Novembre 1669, & registrées au Parlement le 24 Mars 1670, l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681. Autres provisions de ladite charge d'Amiral expédiées en faveur dudit sieur Comte de Toulouse du 23 Novembre 1683, aussi registrées au Parlement le 22 Décembre audit an, les Arrêts du Conseil des 13 Décembre 1687, 14 Avril 1688, 15 Janvier & 15 Août 1699, plusieurs Sentences rendues en différents Sieges d'Amirautés, l'Arrêt du Conseil du 8 Octobre 1701, & le Jugement rendu en conséquence par le sieur le Bret le 19 Janvier aussi dernier: Oui le rapport du sieur Fleuriau d'Armenonville, Conseiller ordinaire au Conseil Royal, Directeur des Finances, tout vu & considéré. LE ROI EN SON CONSEIL, faisant droit sur le renvoi porté par l'Ordonnance du sieur le Bret, du 4 Février 1702, sans s'arrêter à son Jugement du 19 Janvier précédent, en ce qui concerne l'application des confiscations & amendes, a ordonné & ordonne que les amendes & confiscations seront incessamment remises en entier au Receveurs des droits dudit sieur Comte de Toulouse, comme à lui appartenantes à cause de sa charge d'Amiral de France, à ce faire tant les dépositaires des deniers & effets provenants desdites confiscations & amendes, que ceux qui pourroient les avoir exigées, & ceux qui y ont été condamnés, contraints comme pour les deniers & affaires de Sa Majesté, quoi faisant, ils en demeureront bien & valablement déchargés. Ordonne Sa Majesté qu'à l'avenir dans toutes les affaires qui seront de la compétence des Officiers de l'Amirauté, en quelque Jurisdiction qu'elles puissent être envoyées & jugées, les amendes & confiscations seront prononcées au profit dudit sieur Amiral, comme à lui appartenantes à cause de sa charge, & seront à cet effet expédiées toutes lettres sur ce nécessaires. FAIT au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le vingt-neuvieme jour de Juillet mil sept cent deux.

Signé, PHELYPEAUX.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre: A tous ceux qui ces présentes Lettres verront, Salut. Notre très-cher & très-ami Fils, Louis-Alexandre de Bourbon, Comte de Toulouse, Pair & Amiral de France, Nous a représenté que par toutes les anciennes & nouvelles Ordonnances de Nous & des Rois

nos prédécesseurs, à lui seul par le droit de sa charge d'Amiral de France, & comme seul Seigneur Haut-Justicier de la mer, ses quais, ports, havres, rades & rivages, tant & si loin que le grand flot de Mars peut s'étendre, appartiennent les amendes & confiscations & autres droits de Justice pour toutes les causes dont la con-

noissance est attribué aux Officiers de l'Amirauté, savoir en entier dans les Sieges particuliers, & de moitié dans ceux des Tables de Marbre, que néanmoins il y auroit été troublé en différentes occasions par les Fermiers de nos Domaines & autres droits, même par les Juges tant de première instance que d'appel, sur-tout par les sieurs Intendants & Commissaires départis, lorsque dans certains cas & par des raisons particulières, il nous auroit plu leur attribuer la connoissance de quelques-unes de ces affaires pour les juger avec les Officiers de l'Amirauté, ou avec le nombre des Gradués requis par les Ordonnances; que tous les moyens des prétentions des uns, & les motifs des Jugements des autres, sont principalement fondés sur une différence que l'on veut faire entre les Jugements rendus dans les Amirautés, parce qu'ils sont intitulés du nom de l'Amiral, & ceux qui ne portent pas ce caractère quelque part ailleurs, & par quelques Juges qu'ils soient rendus, soit d'attribution, de première instance, ou d'appel, n'y ayant à ce que l'on prétend que les amendes & confiscations provenant des premiers Jugements qui puissent appartenir à l'Amiral, l'on ajoute que la compétence des Officiers de l'Amirauté doit être restreinte, soit dans le civil, soit dans le criminel, aux affaires purement maritimes, & qui arrivent seulement entre les personnes qui sont particulièrement attachées au service ou commerce de la mer; on dit encore que pour la contrebande cette compétence ne comprend tout au plus que ce qui regarde le transport à l'ennemi ou à l'étranger des bleds, plomb, poudre, armes & autres munitions de bouche & de guerre; mais qu'elle ne peut s'étendre aux marchandises, dont l'entrée & la sortie sont tantôt permises & tantôt défendues, selon les différentes conjonctures des besoins de l'Etat & du commerce, moins encore au transport de l'or & de l'argent, sur-tout des especes monnoyées, puisque c'est en quelque façon un crime de fausse monnoie réservé à nos Cours des Monnoies, Bailliages ou Présidiaux, à l'exclusion de tous autres Juges; mais que toutes ces raisons sont plus spécieuses que solides; puisqu'elles ne sont appuyées sur aucun titre qui déroge aux anciennes & nouvelles Ordonnances de Nous & des Rois nos prédécesseurs, portant formellement & précisément tout le contraire, la compétence des Officiers de l'Amirauté étant universelle pour toutes sortes d'affaires civiles & criminelles qui arrivent dans l'étendue de sa Jurisdiction, & entre quelques personnes que ce soit, on ne trouve dans toute la suite de ces Ordonnances, aucune réserve, exception ni

restriction pour certaines especes particulières d'affaires plutôt que pour d'autres, ou pour le caractère & la qualité des personnes entre lesquelles elles arrivent, au contraire elles portent notamment celles des mois de Février 1534 & 1543, que les Officiers de l'Amirauté connoîtront de toutes les affaires civiles & criminelles qui arriveront sur mer & dans les havres, ports & quais, & les Arrêts du Parlement qui en ont ordonné l'enregistrement, ajoutent même entre personnes privées & non autrement sujettes à l'Amiral; beaucoup d'autres Ordonnances subséquentes s'expliquent en mêmes termes, l'Arrêt de notre Conseil du 31 Octobre 1686, donné sur l'avis des deux Intendants de Justice & de la Marine à Dunkerque, règle sur ce pied-là les fonctions des Officiers de l'Amirauté & du Magistrat de Dunkerque; & enfin notre Déclaration du trente-un Janvier 1694, enregistrée au Parlement le 20 du mois suivant, porte les mêmes dispositions & les mêmes termes que les Ordonnances de 1534 & 1543, la compétence des Juges de l'Amirauté pour connoître de l'entrée & sortie de toutes marchandises défendues, particulièrement de l'or & de l'argent & des especes monnoyées, même aux coin & armes de France, est également bien établie; les Ordonnances à commencer depuis celles de 1398, & successivement jusqu'à présent, portent que les Officiers de l'Amirauté connoîtront (à l'exclusion des maîtres des ports & de tous autres Juges) du transport par mer des marchandises de contrebande, empêcheront le transport de l'or & de l'argent, comme de toutes les autres marchandises de contrebande, avec injonction de punir les contrevenants par peines afflictives, la possession des Officiers de l'Amirauté dans l'exercice de leur Jurisdiction, n'est pas moins constante & continue que les Ordonnances sur lesquelles elle est fondée, sont formelles & précises, il n'y a aucune distinction à faire des Jugements rendus par les Officiers & dans les Sieges de l'Amirautés, avec ceux qui sont rendus dans d'autres Sieges & par d'autres Juges d'attribution de première instance ou d'appel, puisque ces derniers ne sont que juger au lieu & place de l'Amiral & de ses Officiers qu'ils représentent; en sorte que les amendes & confiscations qui en proviennent, doivent également appartenir à l'Amiral, aussi quoiqu'en différents temps il ait été apporté plusieurs changements dans les pouvoirs & droits de la charge d'Amiral, notamment par la suppression qui en fut faite en mil six cent vingt-six, & par notre Edit de son rétablissement en mil six cents soixante-neuf, on lui a toujours réservé les amendes &

confiscations & autres droits de Justice, nos Réglemens & Edits du mois de Novembre 1669, les provisions de cette charge qui ont été expédiées la même année à feu notre très-cher & très-ami Fils le Comte de Vermandois, & depuis en 1683, à notre dit Fils le Comte de Toulouse, le tout enregistré où besoin a été le portent formellement, sans que depuis il y ait été dérogé par notre Ordonnance de la Marine de 1681, ni par aucune autre, & c'est aussi ce qui a servi de fondement à différens Arrêts solennels de notre Conseil, par lesquels Nous avons maintenu l'Amiral dans la jouissance & possession de ces droits toutes les fois qu'il y a été troublé, & entre autres à ceux des 13 Décembre 1687, 14 Avril 1688, & enfin à celui du 29 Juillet dernier, qui portent que toutes Lettres sur ce nécessaires seront expédiées, lesquelles notre dit Fils le Comte de Toulouse, Nous auroit très-humblement supplié de lui accorder, afin que notre volonté & la Jurisprudence sur ce point, soient connues & suivies dans tous les Tribunaux. A CES CAUSES, & autres, à ce nous mouvans, de l'avis de notre Conseil, en confirmant & interprétant en tant que besoin seroit ledit Arrêt ci-attaché sous le contre-scel de notre Chancellerie. Nous avons dit & déclaré, disons & déclarons par ces Présentes signées de notre main, Voulons & Nous plaît que les amendes & confiscations soient incessamment remises en entier aux Receveurs des droits de l'Amiral, comme à lui seul appartenans à cause de sa charge d'Amiral de France, à quoi faire, tant des dépositaires des

deniers & effets provenans desdites confiscations & amendes, que ceux qui pourroient les avoir exigées, & ceux qui y ont été condamnés, seront contraints comme pour nos deniers & affaires, quoi faisant, ils en demeureront bien & valablement déchargés; Voulons que dans toutes les affaires qui sont de la compétence des Officiers de l'Amirauté, en quelque Jurisdiction qu'elles puissent être renvoyées & jugées, soit par attribution en première instance ou par appel, les amendes & confiscations soient prononcées au profit de l'Amiral de France, comme à lui seul appartenantes à cause de sa charge. Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers, les Gens tenant notre Cour de Parlement à Bordeaux, que ces présentes ils aient à enregistrer, & le contenu en icelles, garder & observer, selon leur forme & teneur, commandons au premier notre Huissier ou Sergent sur ce requis, de faire pour l'entière exécution dudit Arrêt, & des présentes, toutes sommations, contraintes & autres Actes sur ce nécessaires, & sera ajouté foi aux copies dudit Arrêt, & des présentes dûment collationnées par l'un de nos amés & féaux Conseillers-Secrétaires, comme aux Originaux. Car tel est notre plaisir; En témoin de quoi nous avons fait mettre notre Scel à cesdites présentes. Donné à Versailles le septième jour du mois de Septembre, l'an de grace mil sept cent deux: & de notre regne le soixantième, Signé LOUIS. *Et plus bas*, Par le Roi, PHELYPEAUX. Et Scellées du grand Sceau de cire jaune.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT D U R O I,

Qui confirme les Officiers des Amirautés du Royaume dans la connoissance des matieres concernant les marchandises de contrebande, & l'Amiral de France dans la jouissance des amendes & confiscations.

Du 20 Mars 1703.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

V E U au Conseil d'Etat du Roi, le Procès-verbal fait le 25 Juillet 1701, par les Officiers de l'Amirauté de Calais, de l'échouement arrivé le vingt-quatre du même mois devant le port de la ville de Calais, du vaisseau la Pa-

tience, venant de Rotterdam & allant à Nantes, chargé de marchandises pour le compte des Marchands François. Autre procès-verbal du vingt-sixième du même mois, contenant la déclaration des marchandises dont ledit Vais-

seau étoit chargé. Autre procès-verbal fait le vingt-huitième du même mois de Juillet 1701, de l'ouverture de plusieurs boucaux, caisses & bateaux de différentes marchandises, pour avoir été mouillés d'eau de mer, & entr'autres d'un boucau de muscades, dans le milieu duquel s'est trouvé cent trente pieces d'étoffes des Indes, nommées Atlas qui avoient été cachées dans ledit boucau de muscades pour les faire passer en fraude, comme si ledit boucau n'eût contenu que des noix de muscades, ledit Procès-verbal portant qu'aussitôt après la découverte de ces cent trente pieces d'étoffes des Indes, les Officiers de l'Amirauté auroient mandé le sieur Savarry de Bosson, Inspecteur des Manufactures étrangères, & le Receveur des Traités, en présence desquels il a été mis à chacune des pieces d'étoffes le plomb des Manufactures étrangères, & contenant aussi les précautions prises pour conserver lesdites marchandises & empêcher leur entier déperissement. Procès-verbal de saisie desdites cent trente pieces d'étoffes des Indes, fait par le Receveur & Contrôleur des Traités, à la requête de Maître Thomas Templier, Adjudicataire-général des Fermes de Sa Majesté, comme lesdites marchandises étant prohibées dans le Royaume, & la fraude qu'on avoit envie de faire pour les introduire étant manifeste. Exploit de sommation faite le 13 Août 1701, à la requête dudit Templier au Greffe de l'Amirauté & autres Dépositaires desdites cent trente pieces d'étoffes des Indes, de les remettre au Greffe des Traités, pour en être la confiscation ordonnée par le Juge des Traités, Sentence rendue le 27 Septembre 1701, par les Officiers de l'Amirauté de Calais, portant, sans avoir égard à la réclamation faites desdites marchandises dont le Réclamateur est débouté, confiscation desdites cent trente pieces d'étoffes des Indes, conformément à l'ordre du 7 Juin 1700, contenant les intentions de Sa Majesté, & à l'Arrêt du Conseil, du treize Juillet audit an, ce faisant est ordonné qu'à la diligence du sieur Savarry de Bosson, Inspecteur des Manufactures étrangères, lesdites étoffes seront brûlées vis-à-vis le péron de l'Auditoire Royal de la Ville, en présence du Lieutenant de l'Amirauté, les Commis de Templier dûment appelés, & à l'égard du boucau de muscades qui a servi à la fraude, il est pareillement déclaré acquis & confisqué au profit du sieur Amiral, en conséquence est ordonné que les muscades seront vendues en la manière accoutumée, pour les prix en provenans être remis au Receveur des droits de l'Amirauté, à la déduction des

frais de sauvement & de Justice, & des droits d'entrée dûs aux Fermes de Sa Majesté, ledit Réclamateur condamné en trois mille livres d'amende au profit dudit sieur Amiral, conformément aux Arrêts du Conseil du 13 Décembre 1687 & 13 Juillet 1700; & afin que les Commis dudit Templier, Adjudicataire-général des Fermes de Sa Majesté, ne prétendent cause d'ignorance des droits du sieur Amiral, sur les confiscations & amendes, & de la compétence attribuée aux Officiers des Amirautés, est ordonné qu'à la diligence du Procureur du Roi, les Arrêts du Conseil des 13 Décembre 1687, 5 Août 1699 & 17 Août 1700; ensemble ladite Sentence lui seront signifiés. Acte signifié au Receveur des droits de l'Amirauté le 13 Octobre 1701, à la Requête du Marchand qui avoit réclamé les marchandises, par lequel il déclare qu'il est appellant de ladite Sentence. Autre Sentence rendue le 5 Septembre 1701, par les Juges des Traités de Calais, portant confiscation des cent trente pieces de Damas & Satin des Indes, pour être brûlées devant la grande porte de la Douane de la ville, le tout suivant & conformément à la Requête du sieur Savarry de Bosson, & à l'égard du boucau de muscades, pareillement confiscation au profit du Fermier de S. M. & après qu'il est apparu que le Maître dudit Navire n'a pu avoir aucune connoissance parfaite de ce qui étoit dans le boucau de muscades, il a été déchargé de l'amende, sauf les droits & actions du Fermier contre les Propriétaires. Arrêt du Conseil du 29 Juillet 1702, portant entre autres choses, qu'à l'avenir dans toutes les affaires qui seront de la compétence des Officiers de l'Amirauté, en quelque Jurisdiction qu'elles puissent être renvoyées & jugées, les amendes & confiscations seront prononcées au profit dudit sieur Amiral comme à lui appartenantes à cause de sa charge. Lettres-patentes de Sa Majesté expédiées le 7 Septembre 1702 pour l'exécution desdits Arrêts, & les mémoires respectivement fournis, tant de la part du Receveur des droits appartenants au sieur Amiral, que de la part de l'Adjudicataire des Fermes de Sa Majesté, tendans; sçavoir, les mémoires fournis par le Receveur des droits appartenants au sieur Amiral, à ce qu'il plût à Sa Majesté ordonner que la Sentence rendue par les Officiers de l'Amirauté, sera exécutée selon sa forme & teneur; & les mémoires présentés par ledit Adjudicataire des Fermes de Sa Majesté, tendans à ce qu'il plût à Sa Majesté ordonner que conformément à la Sentence du Juge des Traités de

Calais, le boucan de muscades en question demeurera confisqué au profit du Fermier de Sa Majesté. Le tout vu & considéré : Oui le rapport du sieur Chamillart, Conseiller ordinaire au Conseil Royal, Contrôleur-général des Finances. LE ROY EN SON CONSEIL, faisant droit sur les demandes respectives desdites Parties, sans s'arrêter audit acte d'appel signifié ledit jour 5 Octobre 1701, ni à ladite Sentence

rendue par le Juge des Traités de Calais, le 5 Septembre précédent, a ordonné & ordonne que la Sentence rendue le 27 du même mois de Septembre 1701, par les Officiers de l'Amirauté de Calais, sera exécutée selon sa forme & teneur. FAIT au Conseil d'Etat du Roi, tenu à Versailles le vingtième jour de Mars mil sept cent trois. Collationné.

Signé GOUJON.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

Portant confirmation d'un Jugement du Conseil des prises, qui a confisqué au profit de l'Amiral une prise, faite à l'Armateur d'avoir pris sa commission ; & que les rançons qui seront faites au delà de la somme portée par les Ordonnances, & les prises faites par les Armateurs qui auront tiré le coup de semonce ou d'assurance sous pavillon étranger, seront confisquées au profit de l'Amiral.

Du 23 Janvier 1706.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

VEU par le Roi, étant en son Conseil, les Requêtes respectivement présentées, la première par Bertrand Gabarus, Capitaine du vaisseau la Suzanne, tendante à ce qu'il plaise à Sa Majesté le recevoir appellant du Jugement rendu le 12 Octobre 1702, par lequel le vaisseau Anglois le Succès de Lime, & les marchandises de son chargement ont été déclarés de bonne prise au profit de Sa Majesté ; faisant droit sur son appel, ordonner que ce vaisseau lui demeurera en propriété : ladite Requête contenant, qu'étant parti de la ville de Bayonne pour aller à Cadix, il auroit dans son retour augmenté son Equipage, pour se mettre en état de défense contre les ennemis de l'Etat, & qu'ayant rencontré sur sa route un bâtiment Anglois, il s'en est rendu le maître & l'a conduit dans le port de la ville de Bayonne, & quoique ladite prise lui dût appartenir, puisqu'il a exposé sa vie & son vaisseau pour s'en rendre le maître ; cependant M. l'Amiral, par son Jugement du 21 Octobre 1702, l'a adjugée au Roi : ce qui l'oblige à se pourvoir par appel dudit Jugement. La seconde Requête présentée par le Procureur du Roi en la Commission des prises, tendante à ce qu'il plaise à Sa Majesté le recevoir appellant du Jugement rendu au Conseil de Marine le 8 Février 1703,

par lequel le Vaisseau le Succès de Lime, a été adjugé au sieur Comte de Toulouse, Amiral de France, faite par Gabarus, qui s'en est rendu le maître, d'avoir obtenu une Commission ; faisant droit sur son appel ordonner que ledit Vaisseau demeurera confisqué au profit de Sa Majesté ; ladite Requête portant, que, quoique le Conseil de Marine eût reconnu par un premier Jugement du 12 Octobre 1702, que la prise le Succès, de Lime, ne pouvoit appartenir qu'au Roi, cependant le même Conseil ayant délibéré une seconde fois sur cette affaire, sous prétexte que le premier Jugement n'avoit pas été signé, a adjugé cette prise au sieur Comte de Toulouse par un second Jugement du 8 Février 1703. Que Gabarus ayant interjeté appel du premier de ces deux Jugemens, il se trouve obligé de se plaindre du second, que ses moyens d'appel sont fondés sur la disposition du droit des Gens, & sur les décisions des Loix Romaines, qui assurent à l'Etat les confiscations des biens des Ennemis, comme une espece de réparation des dépenses que la guerre lui cause, & des pertes qu'elle lui attire : maxime qui est encore plus constante, suivant les Loix & l'Usage du Royaume. Que sur le fondement de cette maxime, les vaisseaux des Ennemis trouvés dans les Ports de France,

au moment de la Déclaration de la Guerre, sont confisqués au profit du Roi; & que par une suite du même principe, Sa Majesté a déclaré par un Arrêt du Conseil du 10 Mars 1691, que les effets des ennemis qui échouent aux côtes de son Royaume, lui appartiennent à lui seul, & qu'ils doivent être distingués de ces effets que le flot y apporte en temps de paix, dont Sa Majesté a attribué moitié à l'Amiral de France, par la disposition de l'Ordonnance de 1681. Que la confiscation des effets pris en mer sur les Ennemis n'étant pas d'une nature différente, doit aussi être réglée par le même principe. Qu'il est vrai que le Roi voulant exciter ses Sujets à interrompre le commerce des peuples avec lesquels Sa Majesté est en guerre, abandonne aux Armateurs le profit des prises qu'ils font en mer, pour les dédommager des frais de leur armement; mais que cet abandonnement n'étant fait que dans la vue de ce dédommagement, n'a point de lieu lorsque celui qui s'est rendu maître d'un vaisseau ennemi, a équipé son vaisseau pour son commerce, & non pas en vue de la guerre & au nom de l'Etat, parce qu'en ce cas, l'Etat & le Prince qui le représente, ne lui doit aucune indemnité. Que Gabarus qui n'a pas équipé son Vaisseau en vue de la guerre & au nom de l'Etat; mais pour son commerce particulier, étant dédommagé des frais qu'il a faits, par le fret qu'il a reçu, n'est pas en droit de prétendre aucun dédommagement contre le Roi, en sorte qu'il est absolument mal fondé dans la prétention qu'il a sur cette prise; qu'on n'a pu, sans une irrégularité encore plus grande, l'adjudger au sieur Comte du Toulouze qui y avoit bien moins de droit, puisque le Règlement de 1669, & l'Ordonnance de 1681, ne lui ont attribué que le dixième de toutes les prises, conquêtes & rançons faites à la mer; sans aucune distinction. La troisième Requête présentée par ledit sieur Comte de Toulouze, Amiral de France, tendante à ce qu'il plaise au Roi, en confirmant le Jugement du 8 Février 1703, qui déclare la prise *le Succès*, de Lime, confisquée à son profit, le recevoir opposant à l'exécution des Réglemens des 2 Décembre 1693 & 17 Mars 1696, en ce qu'ils adjugent à Sa Majesté les prises ou parts en prises & les rançons confisquées sur les Armateurs qui y contreviennent, & en conséquence & conformément aux Arrêts des 13 Décembre 1693 & 29 Juillet 1702; ordonner qu'à l'avenir lesdites confiscations seront prononcées à son profit, & que celles qui ont été par le passé adjugées au Roi, lui seront remises. Ladite Requête & les mémoires y attachés, portant que toutes les confiscations qui se prononcent dans les affaires de la

compétence des Amirautés lui appartenant; tant parce qu'il est Seigneur Haut-Justicier de la mer, que parce que ces confiscations lui ont été attribuées par les anciennes & nouvelles Ordonnances, les confiscations des prises, dont la connoissance appartient à ces Tribunaux ne lui peuvent être contestées. Que sur ce fondement l'Ordonnance de 1517, porte que les venditions & départemens du butin se feront devant l'Amiral, & qu'au cas que les preneurs le fassent autrement, leur part du butin sera confisquée au profit de l'Amiral; & que les Ordonnances de 1543 & de 1584, ont fait défenses aux maîtres qui font des prises, de les amener dans un autre port que celui d'où ils sont partis, sous peine de perdre tout le droit qu'ils y auroient, qui est appliqué à l'Amiral, & que sur le même principe l'Ordonnance de 1681, fait défense aux maîtres de Vaisseau de sortir des ports du Royaume sans congé, à peine de confiscation de leur Vaisseau, qui appartient en ce cas, sans contestation, à l'Amiral de France. Que celui qui fait une prise sans Commission contrevient aux Ordonnances, de la même manière que celui qui sort sans congé, qui pille une prise, ou qui l'amène dans un autre port que celui d'où il est parti; & que par conséquent la confiscation prononcée dans tous ces différens cas, doit appartenir également à l'Amiral; qu'il y a même une raison particulière pour adjudger à l'Amiral de France les prises faites par celui qui a négligé d'obtenir une Commission, puisque ce défaut est un attentat à l'autorité de sa charge, & que Gabarus étant coupable de ce délit, le Jugement intervenu au Conseil de Marine ne pouvoit priver l'Amiral de cette confiscation. Que les mêmes principes établissent le droit de l'Amiral sur les prises qui sont faites par les Armateurs qui tirent le coup de semonce ou d'assurances sous pavillon Anglois, & sur les rançons qui excèdent la somme, jusqu'à concurrence de laquelle les Ordonnances ont permis de rançonner, puitque ces prises & ces rançons sont confisquées sur les Armateurs qui ont contrevenu aux Ordonnances. Que les Réglemens des 2 Décembre 1693, & 17 Mars 1696, qui réservent au Roi ces prises & ces rançons, ont été faits sans qu'il ait été entendu, & sans qu'il ait expliqué les raisons qu'il avoit de s'y opposer; que cependant loin de demander à être reçu opposant à ces Réglemens, à mesure qu'ils ont été rendus, il les a exécutés avec le respect qui leur est dû, dans la crainte de fatiguer le Roi de ses plaintes; & qu'il les exécuteroit encore aujourd'hui, s'il ne s'étoit point présenté une occasion d'expliquer à Sa Majesté les prérogatives de sa charge, & de lui demander qu'il lui plaise de les

confirmer. La quatrième Requête présentée par le Procureur du Roi, tendante à ce qu'il plaise à Sa Majesté, sans s'arrêter à la Requête présentée par le sieur Comte de Toulouse, & à l'opposition qu'il a formée aux deux Réglemens des 2 Décembre 1693, & 17 Mars 1696, ordonner que ces Réglemens seront exécutés. Ladite Requête contenant, que quoiqu'on ne puisse disputer audit sieur Comte de Toulouse les confiscations qui sont de la compétence des Amirautes, il n'est cependant pas en droit de prétendre celles qui sont l'objet de l'opposition qu'il a formée; qu'en effet on doit distinguer deux sortes de confiscations; la première qui est la peine des crimes ordinaires, qui se prononce en vertu des Ordonnances du Royaume, après une instruction judiciaire, qui étant un fruit de Justice, appartient aux Seigneurs-Justiciers dans l'étendue de leur ressort, & au sieur Comte de Toulouse dans les Tribunaux de l'Amirauté; la seconde, qui ne s'applique qu'aux effets des ennemis de l'Etat, qui a lieu de plein droit, suivant les Loix de la guerre & par la disposition du droit des Gens, sans que le ministère du Juge soit nécessaire, qui n'est point un fruit de la Justice, mais un droit de la souveraineté, & à laquelle les Seigneurs-Justiciers n'ont jamais prétendu: que les prises qui sont faites par les Armateurs qui contreviennent aux Ordonnances, ou en tirant le coup de semonce sous pavillon étranger, ou en exigeant des rançons d'une somme plus considérable que celle qui est prescrite par l'Ordonnance, sont des confiscations de la seconde espèce; qu'en effet ces prises & ces rançons sont confiscuées sur l'ennemi par les Loix de la guerre, & non sur l'Armateur qui a contrevenu aux Ordonnances, qui n'y a jamais acquis aucun droit; que le Roi n'abandonne aux Armateurs le droit qui lui appartient sur les prises qu'ils font en mer, que sous la condition de l'observation des Loix de l'Etat, suivant la disposition de l'Ordonnance de 1629,

& que l'inexécution de cette condition empêche que ces Armateurs ne puissent acquérir pour eux-mêmes, & arrête l'effet de la grace qui leur étoit accordée, en sorte que dans aucun temps ils ne sont propriétaires de ces prises qu'ils ne peuvent par conséquent être confiscuées sur eux, & que le Roi acquiert par son sujet, dans le moment même de la prise, de la même manière que le Pere ou le maître pouvoit acquérir chez les Romains, par son fils ou par son esclave. Vu aussi la procédure faite en l'Amirauté de Bayonne sur la prise dudit vaisseau Anglois, *le Succès*, de Lime, & le Jugement rendu le 8 Février 1703, ensemble tout ce qui a été remis respectivement par les Parties: Ouï le rapport du sieur Comte de Pontchartrain, Secrétaire d'Etat, ayant le Département de la Marine, & tout considéré. LE ROI ETANT EN SON CONSEIL, sans avoir égard aux Requêtes dudit Gabarus & du Procureur de Sa Majesté en la Commission des prises, a ordonné & ordonne, que le Jugement du 8 Février 1703, sera exécuté selon sa forme & teneur; & faisant droit sur la Requête du sieur Comte de Toulouse, Amiral de France, l'a reçu opposant aux Réglemens des 2 Décembre 1693 & 17 Mars 1696, en ce qu'ils adjugent à Sa Majesté les rançons qui excèdent la somme prescrite par les Ordonnances, & les prises faites par les Armateurs qui ont tirés le coup de semonce & d'assurance sous pavillon étranger; & en conséquence ordonne qu'à l'avenir seulement & sans aucune restitution du prix, lesdites prises & rançons appartiendront en entier à l'Amiral de France, à l'exception seulement des portions des Equipages des Armateurs qui ont tiré le coup de semonce sous un autre pavillon que celui de France, que Sa Majesté leur a remis par son Ordonnance du 18 Juin 1704. FAIT au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le 23 Janvier 1706.

Signé, PHELYPEAUX.



ARTICLE XI.

Jouira des droits d'ancrage, tonnes & balises, & du tiers des effets tirés du fond de la mer, ou jettés par le flot à terre, dans les cas prescrits par la présente Ordonnance.

D'Ancrage. L'article 6 du Règlement déjà cité plus d'une fois, du 12 Novembre 1669, porte que l'Amiral jouira aussi du droit d'ancrage, ainsi qu'il est réglé par les Ordonnances, & que les précédens Amiraux en ont joui; ce qui se rapporte tout à la fois, & aux Lettres-patentes du 21 Mai 1600, où Henri IV, parlant de ce droit qu'il vouloit rétablir, dit que c'étoit un des plus anciens de l'Amirauté; & à la manière usitée de le percevoir, qui de tout temps a souffert tant de variations, que même encore aujourd'hui il dépend absolument de l'usage de chaque port.

Ce droit, royal de sa nature, puisqu'il a pour fondement la permission de jeter l'ancre dans les ports & rades, laquelle permission ne peut être accordée que par le Souverain; *jus anchoragii, est jus jacendi anchoras in alterius littoribus, quum illas absque consensu principis & concessione, alienis littoribus injicere non liceat.* Stypmannus *ad jus maritimum* parte 3^a. cap. 2^o. n^o. 14^o. fol. 615. Ce droit, dis-je, dont l'origine est inconnue, est effectivement très-ancien; & la preuve en résulte de ce que Charles VI, par des Lettres-patentes de l'an 1383 en déchargea, aussi-bien que des droits de bris, naufrages & autres, les maîtres de navires marchands Castillans venans trafiquer dans les ports du Royaume.

On en attribue l'établissement aux Anglois, du temps qu'ils étoient en possession de la Guyenne, des côtes de Normandie & du port de Calais; mais ils l'avoient eux-mêmes trouvé établi dans la mer Baltique, où l'on prétend qu'il étoit en usage de toute ancienneté.

Nos Rois étant rentrés en possession de la Normandie & de la Guyenne; devoient naturellement faire lever à leur profit le droit d'Ancrage que les Anglois y avoit perçu; mais soit négligence des Commis, soit la facilité que trouverent les Seigneurs, à la faveur des troubles, ou à s'emparer de ce droit, de même que de celui de bris & naufrage, & de tant d'autres vraiment réguliers, ou à en extorquer des concessions; il arriva que ce droit d'ancrage en particulier ne fut réellement perçu au nom du Roi qu'en fort peu d'endroits, & encore avec si peu d'attention, qu'en 1600, il étoit regardé comme abandonné, n'étant plus guere connu qu'au port de Calais, où les Anglois qui avoient possédé cette ville durant plus de deux cents ans, l'avoient si bien affermi que la perception en continua par habitude.

Cependant la négligence à le faire percevoir ailleurs, donnoit un grand avantage aux étrangers sur le commerce maritime du Royaume, en ce que les étrangers ne payoient point dans la plupart de nos ports, tandis que nos navigateurs y étoient assujettis dans tous les ports des Princes voisins; &
cette

cette considération jointe à ce que ce droit étoit des plus anciens de l'Amirauté, engagea Henri IV. à le rétablir par Lettres-patentes du 21 Mars 1600. Il ordonna en conséquence qu'à l'avenir tous bâtimens étrangers de quelque port & grandeur qu'ils fussent, qui entreroient dans les ports, rades & embouchures des rivières du Royaume, payeroient le droit d'ancrage, qu'il fixa pour lors à trois sols tournois par tonneau plein, & à 18 den. par tonneau vuide.

Mais ce Règlement pour la quotité dudroit, n'ayant pour objet que les ports où elle n'étoit pas certaine, & d'ailleurs ne concernant pas ceux de l'intérieur des rivières, l'usage qui y étoit établi subsista comme auparavant, & c'est sur ce pied-là que la recette en fut ou dû être faite au profit du Roi, excepté les endroits où les Seigneurs en étoient en possession.

La charge d'Amiral ayant été supprimée, & celle de Grand-maître chef & Surintendant de la navigation & du commerce de France, y ayant été substituée, mais sans attribution de gages; Louis XIII, pour y suppléer, fit don de ce droit d'ancrage au Cardinal de Richelieu pour en jouir sa vie durant seulement, par Lettres-Patentes du 18 Décembre 1628, qui ne furent entérinées à la Chambre des Comptes le 16 Février 1629, qu'à condition que le Cardinal de Richelieu ne percevrait le produit de ce droit que par les mains du Trésorier de l'épargne, déduction faite des charges ordinaires qui y avoient été imposées, & qu'il en feroit compté à la Chambre des Comptes.

Un enregistrement aussi limité n'étant pas du goût du Cardinal, il obtint des lettres du jussion le 3 Octobre de la même année 1629 pour l'enregistrement pur & simple; & en conséquence l'enregistrement fut fait le 28 dudit mois d'Octobre, avec cette restriction simple, que les Receveurs du droit en compteroient à la Chambre, pour mémoire seulement.

Dès le 23 Mai précédent, il étoit intervenu un Arrêt du Conseil, portant que ce droit qui n'étoit encore pas perçu en certains ports, seroit levé dans tous ceux du ponant sans exception, sur le pied fixé par l'Edit du 21 Mars 1600, & comme ce même droit avoit été compris dans quelques baux des traites foraines & autres revenus de la Couronne, il en fut distrait par le même Arrêt & déclaré remis ou réuni à l'Amirauté.

Il fut question ensuite d'examiner les titres en vertu desquels les Seigneurs qui étoient en possession de percevoir ce droit, prétendoient s'y faire maintenir; & c'est ce qui donna lieu à un Arrêt du Conseil du 19 Juin 1633, par lequel il leur fut enjoint, & à tous autres prétendants le droit d'ancrage, de produire leurs titres au Conseil dans le terme de deux mois, sinon le temps passé, qu'ils demeureroient déchus dudit droit, la provision néanmoins adjugée au Cardinal de Richelieu.

Mais comme l'Arrêt du 23 Mai 1629 ne parloit que des ports du ponant, & que c'étoit dans ceux du levant que les Seigneurs avoient fait le plus d'usurpations; ces Seigneurs, pour éluder les poursuites du Cardinal de Richelieu, exceptèrent que l'ancrage dans les ports du levant ne le regardoit en rien, puisqu'il étoit limité au droit d'ancrage dans les ports du ponant.

Pour faire cesser cette exception, le Roi, par Lettres-patentes du mois de Septembre de la même année 1633, déclara qu'il avoit entendu donner au Cardinal de Richelieu, le droit d'ancrage aussi-bien dans les ports du levant que dans ceux du ponant; au moyen de quoi la difficulté fut levée; mais les Sei-

gneurs en général n'en furent pas plus dociles, l'Arrêt qui leur enjoit de produire leurs titres, quoique suivi de plusieurs autres conformes, n'ayant produit son effet que par des gradations fort lentes.

Il y en eut même qui n'avoient pas encore satisfaits du temps de M. le Comte de Toulouse, ce qui lui fit obtenir, pour les y contraindre, deux nouveaux Arrêts du Conseil en date des 27 Septembre 1687, & 14 Avril 1688; ce dernier rendu contre les Seigneurs de Gien, Agay & Cavalaire, par lequel il leur fut enjoit de produire leurs titres dans quinzaine pour tout délai, & cependant il fut ordonné, que ledit droit d'ancrage & tous autres d'Amirauté, seroient perçus par les Greffiers des Amirautés les plus prochaines des lieux, pour en compter à qui seroit ordonné par Sa Majesté.

Depuis ce temps-là nul Seigneur, ou autre prétendant le droit d'ancrage, n'en a conservé la possession, qu'autant qu'il a prouvé par des titres suffisants qu'elle étoit légitime.

Après la mort du Cardinal de Richelieu, le Duc de Brezé fut pourvu de la charge de Grand-maître de la navigation; & comme le motif qui avoit engagé le Roi à faire don au Cardinal du droit d'ancrage, étoit le même pour le Duc de Brezé; c'est-à-dire, que ce droit lui devoit tenir lieu de gages & d'appointements, il fut expressément compris dans ses provisions datées du 5 Décembre 1642, avec Déclaration que le Roi lui en faisoit don pour en jouir comme avoit fait le Cardinal de Richelieu.

La Chambre des Comptes ayant refusé l'enregistrement des provisions à cause du don du droit d'ancrage, le Roi déclara par Lettres-patentes que ce droit n'étoit donné au Duc de Brezé que sa vie durant, & qu'aucun autre qui seroit pourvu dans la suite de la même charge n'en pouvoit jouir, moyennant quoi l'enregistrement fut fait le 15 Mars 1643.

Mais cette clause restrictive devint inutile, parce qu'après le décès du Duc de Brezé, la charge fut donnée à la Reine Mere, & que dans ses provisions du 4 Juillet 1646, il fut dit qu'elle jouiroit de tous les droits attachés à ladite charge, nommément de celui d'ancrage, au moyen de ce qu'il tenoit lieu de gages, duquel droit elle jouiroit dans tous les ports tant du levant que du ponant sans aucune exception. On n'avoit garde d'entreprendre de restreindre le don fait à la Reine qui étoit en même temps Régente du Royaume.

Dès-lors le droit d'ancrage fut regardé comme attaché irrévocablement à la charge de Grand-maître de la navigation; aussi passa-t-il sans la moindre contradiction au Duc de Vendôme pourvu de ladite charge le 12 Mai 1650, sur la démission de la Reine Mere, & après lui au Duc de Beaufort son successeur.

Delà vint aussi que lors du rétablissement de la charge d'Amiral en 1669, dont celle de Grand-maître n'étoit que la représentation, le droit d'ancrage fut compris tout uniment & sans aucune nouvelle déclaration de don, au rang des droits attachés & inhérens à ladite charge d'Amiral, & ce même droit ayant solennellement été confirmé par le présent article, il n'a pu être considéré depuis que comme étant uni & incorporé à ladite charge, avec le même effet & les mêmes prérogatives que ceux qui y ont été attribués dès le temps de sa première institution ou création.

Il est à remarquer à ce sujet que Louis XIV, ayant commis le sieur Coffin le

31 Octobre 1688, pour faire la recette des droits de la charge d'Amiral, attendu la minorité de M. le Comte de Toulouse, & cette commission n'ayant été enregistrée à la Chambre des Comptes, qu'à la charge par ce Receveur de compter du droit d'ancrage, en ladite Chambre, le Roi par Arrêt de son Conseil du 10 Décembre 1697 déchargea le Receveur de M. le Comte de Toulouse de cette obligation, nonobstant la clause insérée dans l'Arrêt d'enregistrement, sur lequel Arrêt furent expédiées des Lettres-patentes du 18 du même mois; depuis lequel temps il n'a plus été question de compter de la recette de ces droits à la Chambre des Comptes, pas plus que des autres droits dépendants de la charge d'Amiral.

Il y a pourtant cette différence entre les droits anciens & primitifs de cette charge & celui-ci, que l'Amiral jouit des premiers sans exception & à l'exclusion de tous Seigneurs; au lieu que de celui-ci il n'en jouit pas par-tout, y ayant des ports, à la vérité en petit nombre, où les Seigneurs ont été maintenus dans la possession de le percevoir. Durant un certain temps il y avoit aussi des ports où la recette s'en faisoit au profit du Roi, malgré le don général & sans restriction qui en avoit été fait en 1628 au Cardinal de Richelieu, confirmé depuis en faveur de ses successeurs; mais cet usage a cessé peu à peu, de maniere que par-tout où ce droit étoit perçu au nom du Roi, la recette s'en fait aujourd'hui au profit de M. l'Amiral. Enfin il y avoit des ports où il ne se payoit point du tout. Les plus considérables de ceux-ci étoient Dunkerque & Marseille qui en avoient été exceptés, l'un en 1662, & l'autre en 1669; mais cette exemption a enfin été supprimée, par rapport aux étrangers, par Arrêt du Conseil du 4 Mai 1745.

Si cette diversité, tant qu'elle a subsisté, avoit droit de surprendre, on doit être bien plus étonné de celle qui regne encore aujourd'hui dans la perception de ce droit, qui est telle que d'un port à l'autre, le plus souvent & dans la même Amirauté elle se fait remarquer, de sorte que tout dépend de l'usage à cet égard.

La cause de cette bigarrure n'est pas facile à assigner, à moins qu'on ne veuille l'attribuer en partie à la différence des ports plus ou moins fréquentés, & en partie à l'inattention des préposés à la recette de ce droit dans l'origine.

Quoiqu'il en soit, rien de plus varié que la maniere de percevoir ce droit; & cela est d'autant plus surprenant, que le Règlement fait par M. le Duc de Brezé le 27 Décembre 1643, auroit dû conduire à l'uniformité, sans autre distinction que celle des ports de mer & des ports en rivières; distinction admise de tout temps.

Par ce Règlement il fut ordonné que l'ancrage seroit payé à raison de cinq sols par tonneau, tant plein que vuide, de tout bâtiment François ou étranger qui entreroit dans les rivières de Garonne, Dordogne, Gironde, la Dour & Midoux, Seudre, Boutonne, Charente & Sèvre à Marans; & à l'égard des ports de mer, il fut prescrit, conformément à l'Edit du 21 Mars 1600, qu'il ne seroit payé que par les étrangers, & cela sur le pied de 3 s. par tonneau, lorsqu'ils entreroient ou sortiroient chargés, & 18 den. seulement lorsqu'ils n'auroient chargé ni déchargé aucunes marchandises. Il est arrivé néanmoins que ce Règlement, non-seulement n'a pas été pratiqué ailleurs, mais

encore qu'il n'a pas été suivi exactement dans les lieux mêmes qui y sont désignés.

Il y a plus, par Edits des mois de Mars & de Décembre 1654, & du mois de Mars 1655, le Roi ayant ordonné que le parisis, autrement cinq sols pour livre feroit payé sur tous les droits généralement quelconques appartenans à la Couronne, il ordonna tout de même par Arrêt du Conseil du 27 Juin 1657 que le parisis feroit levé aussi sur les droits d'ancrage & de congé, pour les deniers en provenans être employés par les ordres du Grand-maître de la navigation. En conséquence de cet Arrêt, le parisis a été perçu effectivement avec le droit d'ancrage en quelques endroits, & il s'y leve encore actuellement; mais dans les autres ports, qui font le plus grand nombre, il y est inconnu.

En général le droit d'ancrage en riviere, se paye à raison de cinq sols par tonneau tant plein que vuide, & tant par les François que par les Etrangers; Rouen est peut-être le seul port en riviere où il n'est payé que trois sols.

Dans les port de mer, en général aussi, il ne se prend que sur les Etrangers, & il n'est que de trois sols le plus communément, sans distinction du vuide & du plein pour éviter les difficultés; mais à Calais il est de six sols trois den. & se paye tant par les François que par les Etrangers. Lorsqu'ils ne font qu'y relâcher, sans charger ni décharger, il n'y a que demi droit.

A Saint-Valery en Somme, il est de trois sols avec le parisis, ce qui fait trois sols neuf deniers; il ne se paye que par les Etrangers, & il n'est rien dû pour simple relâche.

A la Rochelle & dans les autres ports de cette Amirauté, l'on suit le Règlement du Duc de Brezé, du 27 Décembre 1643; mais aux cinq sols pour l'ancrage en riviere, on joint le parisis, le sol & six deniers pour livre. En l'Isle de Ré, le parisis, le sol & six deniers pour livre appartiennent aux successeurs de Monsieur du Terron, en vertu d'une concession particuliere à lui faite à titre onéreux.

A Bordeaux le droit est de cinq sols pour les François sans parisis, & de six sols trois deniers pour les Etrangers à cause du parisis qu'ils payent.

Ailleurs, on distingue les François des Etrangers, les bâtimens qui chargent ou déchargent de ceux qui ne font que relâcher, soit pour payer moitié droit dans ce dernier cas, soit pour ne rien payer du tout. En un mot, c'est d'un endroit à l'autre une variété étonnante. Un plus grand détail sur ce sujet ne pourroit être que superflu.

Pour faire cesser cette diversité, Louis XIV ordonna par Arrêt du Conseil du 24 Février 1700, qu'il fût procédé à un Règlement général qui établit partout l'uniformité de ce droit, de même que de ceux des feux, tonnes & balises, lestage & délestage & autres; mais les difficultés qui se rencontrerent empêcherent l'exécution de ce projet. Ce même projet repris depuis, en différens temps, a été tout de même abandonné chaque fois pour laisser subsister l'usage de chaque port.

Le seul changement qui soit arrivé en dernier lieu, au moyen de l'Arrêt du Conseil du 4 Mai 1745, c'est qu'il a été ordonné que ce droit feroit levé au profit de M. l'Amiral, dans tous les ports, havres, rades & embouchures des rivières du royaume où il n'avoit encore point été perçu, même dans les ports de Marseille & de Dunkerque qui en avoient été formellement déclarés exempts.

& cela sur tous les navires & bâtimens étrangers qui y aborderoient à l'avenir , à raison de trois sols par tonneau plein , & d'un sol six deniers par tonneau vuide , conformément aux Lettres-patentes du 21 Mars 1600. Du reste Sa Majesté a déclaré qu'elle n'entendoit rien innover ni changer dans aucun cas à la perception qui s'étoit faite de ce droit dans les ports où il avoit été perçu précédemment , & notamment dans les ports de Calais & de Bordeaux , dans lesquels il continueroit d'être levé au profit de M. l'Amiral comme par le passé.

Suit la teneur de cet Arrêt qui contient les motifs de l'extension du droit dans les ports où il n'avoit pas encore été perçu.

ARREST DU CONSEIL D'ETAT

D U R O I ,

Qui ordonne qu'à l'avenir & à commencer du jour de la publication d'icelui , le droit d'ancrage sera levé & perçu au profit de M. le Duc de Penthièvre , en sa qualité d'Amiral de France , sur tous les navires , barques & autres vaisseaux étrangers qui aborderont dans tous les ports & havres , rades & embouchures des rivières du Royaume où ledit droit n'a pas encore été perçu jusqu'à présent , même dans les ports de Marseille & de Dunkerque , à raison de trois sols par tonneau plein , & d'un sol six deniers par tonneau vuide ; & que dans les ports & havres , rades & rivières où il a été perçu précédemment , notamment dans les ports de Bordeaux & Calais , il continuera d'y être levé , ainsi & de la même manière qu'il l'a été jusqu'à présent.

Du 4 Mai 1745.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

SUR ce qui a été représenté au Roi étant en son Conseil , par Louis-Jean-Marie de Bourbon , Duc de Penthièvre , Amiral de France , que par Lettres-patentes du vingt-un Mars mil six cent , il a été expressément ordonné que toutes sortes de Navires , Barques & Vaisseaux étrangers qui aborderoient aux ports & havres , rades & embouchures des rivières du Royaume , feroient tenus de payer le droit d'ancrage , à raison de trois sols tournois par tonneau plein , & moitié par tonneau vuide. Que depuis , par différens Arrêts & autres Réglemens sur ce intervenus , la perception de ce droit a été attribuée à la charge d'Amiral de France , & notamment par les Arrêts du Conseil des vingt-huit Mai mil six cent vingt-neuf , onze Août mil six cent quarante ;

quatre , trente Mai mil six cent quarante-huit , onze Mars mil six cent cinquante-cinq , & vingt cinq Juillet mil sept cent deux ; encore par l'Edit du mois de Novembre mil six cent soixante-neuf , & l'article II du titre I de l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août mil six cent quatre-vingt-un. Que cependant il n'est point perçu dans les ports de quelques Provinces du Royaume , ce qui ne peut être regardé que comme un abus , en ce que ce droit ayant été établi de toute ancienneté comme un droit royal & domanial , à cause de la propriété des côtes de la mer qui appartient à S. M. seul , il est imprescriptible & inaliénable par sa nature & qu'aucun usage , aucun titre , ni aucune possession contraire ne peuvent servir de prétexte pour s'en affranchir , ni pour en priver

l'Amiral de France, auquel il a été attribué. Que d'ailleurs il est d'autant plus juste qu'il soit perçu sur tous les navires étrangers qui abordent dans les différens ports du Royaume, que les vaisseaux François sont assujettis à payer dans les ports étrangers, lorsqu'ils y abordent, des droits plus considérables. Pourquoi mondit sieur le Duc de Penthièvre auroit requis qu'il plût à S. M. sur ce lui pourvoir : & Sa Majesté voulant maintenir l'exécution des Réglemens concernant la perception qui doit être faite au profit de l'Amiral de France, du droit d'ancrage sur tous les navires étrangers abordant dans les ports du Royaume ; Vu lesdits Arrêts & Réglemens susdatés : Oui le rapport, **LE ROI ETANT EN SON CONSEIL**, a ordonné & ordonne qu'à l'avenir, & à commencer du jour de la publication du présent Arrêt, le droit d'Ancrage sera levé & perçu au profit de M. le Duc de Penthièvre, en sa qualité d'Amiral de France, dans tous les ports & havres, rades & embouchures des rivières du Royaume où ledit droit n'a point été perçu jusqu'à présent, même dans les ports de Marseille & de Dunkerque, sur tous les navires, barques & autres vaisseaux étrangers qui aborderont auxdits ports & havres, rades & embouchures des rivières de quelque port & grandeur qu'ils soient, & sur le pied de trois sols par tonneau plein, & d'un sol six de-

niers par tonneau vuide, conformément aux dites Lettres-patentes du vingt-un Mars mil sixcent. N'entend au surplus Sa Majesté rien innover ni changer dans aucun cas à la perception qui s'est faite du droit d'ancrage dans ceux des ports & havres, rades & embouchures des rivières du Royaume où il a été perçu précédemment, & notamment dans les ports de Calais & de Bordeaux, dans lesquels il continuera d'être levé & perçu au profit de l'Amiral de France, ainsi & de la même manière qu'il l'a été jusqu'à présent. Mande Sa Majesté à mondit sieur le Duc de Penthièvre, Amiral de France, & enjoint aux sieurs Intendans & Commissaires départis dans les Provinces maritimes du Royaume, de même qu'aux Officiers des Amirautés dans les ports, de tenir chacun en droit soi la main à l'exécution du présent Arrêt, qui sera lu, publié & affiché par-tout où besoin sera, & enregistré aux Greffes des Amirautés, pour être exécuté selon sa forme & teneur ; dérogeant Sa Majesté pour cet effet à tous Arrêts & Réglemens, & autres choses à ce contraires. **FAIT** au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le quatre Mai mil sept cent quarante-cinq.

Signé, PHELYPEAUX.

L'instruction envoyée à la suite de cet Arrêt, par ordre de M. l'Amiral à ses Receveurs, le 3 Juillet de la même année 1745, pour les guider dans la perception de ce droit d'ancrage porte :

1°. Que dans les lieux où l'on étoit en possession de le percevoir, il continuera d'y être perçu sur le même pied, ainsi qu'il est ordonné par l'Arrêt.

2°. Qu'à l'égard des ports où l'ancrage n'avoit point lieu avant ledit Arrêt, on le percevra à raison de trois sols par tonneau plein, & de moitié par tonneau vuide.

3°. Que ce n'est que dans le seul cas où le bâtiment entre lege & fort lege, qu'il n'est dû que demi droit, & que c'est ce qu'on entend par cette différence de tonneau plein ou tonneau vuide.

4°. Soit que le bâtiment entre lege ou forte chargé, soit qu'il entre chargé, ou forte lege ; dans l'un ou l'autre cas on doit percevoir le droit en plein ; c'est-à-dire, à raison de trois sols par tonneau de toute la portée du bâtiment.

5°. Un bâtiment qui aura pris partie de son chargement dans un port de France, & qui aura acquitté le droit d'ancrage, allant prendre le reste de son chargement dans un autre port de France, doit y acquitter de nouveau le droit en plein, le droit étant dû de port en port autant de fois que ce bâtiment charge ou décharge de la marchandise, & qu'il est tenu de se munir d'un nouveau congé.

6°. A l'égard des bâtiments qui ne font que relâcher dans les ports par vents

contraires, & qui ne chargeront ou déchargeront aucunes marchandises, S. A. S. veut bien qu'on ne leur fasse rien payer pour l'ancrage. Il en fera fait de même pour les bâtimens leges qui relâcheront dans le port, si par les expéditions du bord il demeure constant que le port où ils auront entré n'est pas celui de leur destination, & qu'ils n'y sont effectivement que pour relâche : mais s'ils y chargent des marchandises, ils seront obligés d'acquitter le droit en plein, par la même raison qu'ils doivent s'y munir d'un congé.

7°. Enfin, tout bâtiment qui portera autre pavillon que celui de France, doit payer l'ancrage, & il n'y a point d'exception en faveur d'aucune nation. On observe même que les traités de commerce dont on pourroit entreprendre de se prévaloir n'ont d'application qu'aux seuls droits qui se levent au profit du Roi, & non aux droits attachés à la charge d'Amiral.

Ainsi, quoique par des Traités, il soit stipulé que les étrangers avec lesquels ils sont conclus, seront traités de la même manière que les François; ces Etrangers ne peuvent se défendre du paiement du droit d'ancrage, ni d'aucun autre dû à M. l'Amiral, sous prétexte qu'il y a des ports où les François en sont exempts en tout ou partie.

Tonnes & balises. Il n'est point parlé ici des feux, comme dans l'article quatre ci-dessus; mais c'est une simple omission qui ne peut tirer à conséquence, au moyen dudit article quatre auquel celui-ci est censé se rapporter essentiellement.

Et qu'on ne dise pas que dans l'article quatre il n'est question que d'un droit de police & d'inspection, par rapport à l'entretien des feux, tonnes & balises; car outre qu'en cette partie l'inspection sur les feux & le droit de les entretenir, moyennant la rétribution due à ce sujet s'identifient; outre encore que le droit des feux & celui des tonnes & balises sont analogues, puisque les feux sont pour la nuit ce que les tonnes & balises sont pour le jour, & qu'ainsi la concession du droit de tonnes & balises emporte de nature de chose, l'attribution de celui de feux; c'est que par l'Ordonnance de 1584, article 78, ces droits sans distinction ont été reconnus appartenir à l'Amiral, sous la dénomination de *foyers, balises, bouées & adresses*; n'étant pas douteux que ce mot *foyers* ne désigne les feux, & que ceux-ci *bouées & adresses* n'indiquent les tonnes.

Sous prétexte que le présent article a passé les feux sous silence, on ne peut donc pas plus en contester le droit à M. l'Amiral que celui de tonnes & balises qui y est formellement exprimé. Aussi est-il vrai qu'il en jouit en plusieurs ports, & s'il ne le perçoit pas en d'autres, il en est de même aussi du droit de tonnes & balises, & de celui de lestage & délestage. Cette différence au reste ne peut être attribuée qu'à la négligence de ses Commis dans l'origine; & cependant il en est résulté un usage qui fait loi aujourd'hui & qui subsistera jusqu'à ce qu'il plaise au Roi de rendre à la charge d'Amiral la plénitude des droits qui y ont été attachés.

Ces droits de feux, tonnes & balises, different des autres dépendans de la charge d'Amiral, en ce qu'ils ne sont dûs qu'à condition d'entretenir convenablement les feux, tonnes & balises qui en sont le principe & la cause efficiente; au lieu que les autres sont acquis par un titre purement lucratif.

On peut apprendre dans les Dictionnaires ce que c'est que les feux, tonnes & balises relativement à la navigation. L'entretien des unes & des autres de ces marques qui font la sûreté des Navigateurs est d'une nécessité indispensable, & l'on ne sauroit y veiller avec trop de scrupule. Ce soin regarde spécialement les Officiers de l'Amirauté.

Les feux sur-tout, méritent une attention extraordinaire, parce que la nuit, ils avertissent de loin les Navigateurs, des côtes & des dangers qu'ils doivent éviter, & qu'ils n'évitent guère sans cela. Cependant cet objet est la partie du service où il y a le moins d'exacritude en certains endroits. On ne manque point à la vérité d'allumer le feu à l'entrée de la nuit, mais faute de l'entretenir comme il est de règle, toute la nuit, il s'éteint assez souvent au bout de quelques heures; ce qui met les Navires en plus grand danger quelquefois, que s'ils n'avoient point du tout vu de feux. Heureusement que ce reproche ne regarde pas les Commis de M. l'Amiral.

Nos feux avec cela ne sont peut-être pas assez multipliés; s'ils le sont trop en Angleterre, & si par cette raison les droits qu'il faut payer à ce sujet sont exorbitans, on a du moins l'avantage de naviger sur les côtes de ce Royaume avec autant de sûreté la nuit que le jour.

Les tonnes & balises servent à marquer le jour l'entrée des ports & des rivières, & les écueils qu'il y a à éviter. Il est beaucoup plus aisé de veiller à leur entretien qu'à celui des feux: aussi les plaintes sont-elles aussi rares d'un côté qu'elles sont fréquentes de l'autre.

On conçoit que la quantité des feux, tonnes & balises doit dépendre de la disposition de chaque port qui exige plus ou moins de ces marques ou signaux nécessaires à la navigation. Pour ce qui est de la quotité du droit elle est communément, pour celui de feu, de six deniers par tonneau, & en quelques endroits d'un sol.

Dans l'Amirauté de la Rochelle, il n'y a pas d'autre feu que celui de la côte des Baleines de l'Isle de Ré. Ci-devant, il n'y avoit qu'un fanal avec un feu à l'huile, & comme il n'étoit pas suffisant, sur les demandes des Navigateurs & des Principaux Commerçans, il fut ordonné par Arrêt du Conseil du 24 Mai 1733, qu'il y seroit substitué un feu de charbon, à l'effet de quoi il seroit construit une nouvelle lanterne propre à l'établissement d'un tel feu, pour la construction de laquelle & son entretien, ainsi que du feu, il fut imposé au profit du Roi, un sol par tonneau de chaque navire François ou étranger qui aborderoit aux côtes des Isles de Ré & d'Oleron, & qui mouilleroit dans les rades de la Rochelle, ou entreroit dans les rivières de Sèvre, Charente & Marans, à l'exception toutes fois des bâtimens qui commerceroient d'un port à l'autre de la Généralité de la Rochelle en dedans des Pertuis, & des barques de pêcheurs de poisson frais & de coquillage.

Au bout de cinq ans, la perception de ce sol par tonneau ayant rempli la dépense que ce nouvel édifice avoit occasionnée, & n'étant plus question que de son entretien & du feu, l'imposition fut réduite à six deniers par tonneau, par autre Arrêt du Conseil du 7 Juin 1738, dont l'exécution depuis n'a souffert aucune variation.

Vis-à-vis ce feu de la tour des Baleines est celui de la Tour de Chaffiron en
Isle

l'Isle d'Oleron qui est de l'Amirauté de Marennes; & non loin de là est le feu de la tour de Cordouan à l'entrée de la rivière de Bordeaux.

La tour de Cordouan commencée sous Henri II, ne fut achevée que sous Henri IV. Celles de Chassiron & des Baleines n'ont été construites que sous Louis XIV.

Ce qui y donna lieu, fut le risque que coururent, en 1672, les vaisseaux du Roi, le *Lys* & le *Fleurion*, commandés par M. le Marquis de Grancey & M. de Burette: ces vaisseaux venant de Brest à la Rochelle & voulant entrer dans le Pertuis d'Antioche, touchèrent sur les rochers des Baleines & pensèrent y périr.

La tour de Chassiron fut achevée la première, & par Arrêt du Conseil du 30 Avril 1685, il fut réglé que pour raison du feu qui y seroit entretenu, il seroit payé, à commencer du 1 Juin suivant, par tous les vaisseaux tant François qu'étrangers qui entreroient dans les rades de la Rochelle, Ré & Oleron; savoir, par ceux de 60 à 100 tonneaux, 40 sols; par ceux de 100 à 200 tonneaux, 4 liv. & par ceux au-dessus de 200 tonneaux 6 liv. 10 sols.

Après que la tour des Baleines eut été achevée, il n'y eut point de droit de feu particulier établi à son occasion; de sorte que celui qui avoit été imposé par l'Arrêt de 1685, fut réputé commun aux deux tours. Une anecdote singulière à ce sujet, c'est que la dépense de l'entretien du feu de cette tour des Baleines qui alloit à 1400 livres par an, demeura, on ne fait comment, à la charge de M. l'Amiral durant plus de vingt ans, sans qu'il pût prendre part au produit du droit établi par ledit Arrêt de 1685, & que ce ne fut qu'en 1708 qu'il réussit à se débarrasser de cette charge absolument onéreuse.

Alors, & long-temps encore après, il n'y avoit qu'un feu à l'huile; comme il a été observé; ce n'est que depuis 1733 qu'on y entretient un feu de charbon: pour raison de quoi il a été établi un droit distinct & séparé de celui dû pour la tour de Chassiron, qui se paye toujours sur l'ancien pied.

A l'égard du droit de tonnes & balises, il est régulièrement de dix sols par tonne ou balise, payable par chaque navire, sans distinction de son port pour chaque tonne ou balise qu'il emprunte; c'est-à-dire, près de laquelle il passe pour mouiller l'ancre.

La fixation de ce droit de tonnes & balises à dix sols, a été faite dans l'origine pour la Rochelle, par M. de la Thuillerie, Intendant de cette Généralité & de la Marine. Son Règlement à cet égard est du 22 Septembre 1631, confirmé d'abord par M. le Cardinal de Richelieu le 12 Août 1632, puis par M. le Duc de Vendôme le premier Novembre 1660, qui en fit un Règlement général.

Cela n'empêche pas néanmoins qu'en divers endroits le droit ne se paye sur un autre pied; par exemple, à Saint Valery en Somme où le Seigneur s'en est emparé; à Calais & à Dieppe où le maître de quai en jouit; à Bordeaux & à Bayonne où les Jurats en sont en possession; à Cette, &c. de sorte que tout dépend encore sur cela de l'usage de chaque port.

Dans l'Amirauté de la Rochelle le droit de balise se leve au profit de M. l'Amiral, & il est de dix sols conformément au Règlement ci-dessus; mais les maîtres & capitaines des bâtimens du port de la Rochelle en sont exempts

par une possession très-ancienne, de même que ceux des lieux où les balises sont placées.

Dans la rivière de Charente, il y a des tonnes au lieu de balises, & les droits en sont perçus au profit du Roi; de même que ceux des feux des tours de Chassiron & des Baleines, & de la tour de Cordouan à l'entrée de la Garonne.

Et du tiers des effets . . . dans les cas prescrits par la présente Ordonnance; cette clause finale indicative ou restrictive, ne tombe que sur le tiers des effets sauvés des naufrages ou échouemens, dont il est parlé au titre 9 du livre 4, article 27 & 29, elle est étrangère aux droits d'ancrage, tonnes & balises, qui sont le sujet de la première partie de cet article, & qui sont accordés à M. l'Amiral, sans aucune limitation, n'y ayant rien dans le surplus de notre Ordonnance qui en restreigne l'exercice.

Au reste, le droit de M. l'Amiral n'est pas borné précisément au tiers des effets sauvés des naufrages ou jeté par le flot sur le rivage, à défaut de réclamation, le produit de ces effets, déduction faite des frais de sauvement & de Justice, se partage par moitié entre le Roi ou les Seigneurs auxquels Sa Majesté a cédé son droit, & M. l'Amiral, suivant les articles 26 & 36 du même titre des naufrages, qui en cela n'ont pas accordé un droit nouveau à l'Amiral; en effet, la même chose avoit déjà été réglé par les Ordonnances de 1543, art. 11 & 12, & de 1584, articles 20 & 21, en déterminant le sens de l'article 27 de l'Ordonnance de 1517; qui sans autre explication avoit décidé simplement, que l'Amiral jouiroit du droit de naufrage, de la manière dont ses prédécesseurs avoient accoutumé d'en jouir.

On voit par-là, que ce droit de naufrage & d'épaves de mer fait partie de ceux qui de tout temps ont été attachés à la charge d'Amiral. S'il n'en est pas de même de ceux d'ancrage, feux, tonnes & balises, puisqu'on en voit l'origine, ils n'en sont pas moins respectables & légitimes, étant fondés également sur des concessions Royales, que l'on doit même regarder comme n'ayant pas été accordées à titre purement gratuit & lucratif, attendu que le droit d'ancrage, ainsi qu'il a été observé ci-dessus, n'a été attribué à la charge d'Amiral que par forme d'indemnité ou de remplacement des gages qui y étoient anciennement annexés; & qu'à l'égard des droits de feux, tonnes & balises, ils imposent l'obligation étroite d'entretenir ces mêmes feux, tonnes & balises.



ARTICLE XII.

POURRA établir en chaque Siege d'Amirauté un *Procureur ou Receveur*, pour la délivrance des Congés, & la perception de ses droits.

Procureur ou Receveur. Ces termes ne sont point ici vraiment synonymes ; ils désignent bien à la vérité tous deux le porteur de la procuration ou de la commission de M. l'Amiral, pour délivrer les Congés, faire la Recette de ses droits, pourvoir à l'entretien des feux, tonnes & balises : en un mot, représenter l'Amiral & veiller à la conservation de ses droits ; mais si ces titres de Procureur & Receveur se confondent dans la partie relative à la Recette & à la conservation des droits de M. l'Amiral ; celui de Procureur n'en n'est pas moins réellement distinct, en tant que cette qualité donne le pouvoir au Receveur d'intenter & de poursuivre au profit de M. l'Amiral toutes les actions dépendantes du recouvrement de ses droits.

On a prétendu autrefois élever quelques doutes à ce sujet, sur le fondement de cette maxime : que le Roi seul plaide en France par Procureur ; mais on ne prenoit pas garde à l'exception introduite en faveur des Seigneurs Justiciers, dont les Procureurs - d'office sont autorisés à poursuivre tous les droits des Seigneurs qui les ont institués, pardevant leurs Juges. Or si un Seigneur a droit de plaider dans sa Jurisdiction par le ministère & sous le nom de son Procureur - d'office, à plus forte raison l'Amiral, qui par le titre éminent de sa charge a tout droit de Haute-Justice sur la mer, ses ports, havres & rivages, peut-il instituer un Procureur, avec faculté à ce Procureur de former toutes les instances convenables aux intérêts de M. l'Amiral, tant qu'il ne sera question de plaider que dans les Juridictions de l'Amirauté.

Siéroit-il même à M. l'Amiral de plaider personnellement dans ces Amirautés, où la justice ne peut être rendue qu'à son nom ; ou vaudroit-on qu'il fût Juge & Partie en même temps ?

Par cette considération donc, & plus encore à raison de la dignité de sa charge, il convenoit absolument que l'Amiral eût droit d'établir un Procureur & Receveur pour le recouvrement & la poursuite de ses droits ; aussi cette faculté dont on ne voit point la première concession à cause de son ancienneté, lui avoit-elle été confirmée par l'Ordonnance de 1543, article 3 renouvelée par celle de 1584, article 7, & enfin par le présent article.

Depuis ce temps-là, il y a une infinité d'exemples où les Receveurs de M. l'Amiral, tant par instance directe & primitive, que par intervention, ont poursuivi ou réclamé ses droits en Justice, sans que jamais l'on ait prétendu qu'il y eût irrégularité dans les procédures, sous prétexte qu'elles n'étoient pas faites sous le nom précisément de M. l'Amiral : d'où il s'ensuit qu'il y auroit de la témérité à soutenir aujourd'hui, qu'il n'a pas droit de plaider par Procureur, c'est-à-dire, par le ministère de ses Procureurs & Receveurs, tant dans

les Amirautés générales ou particulières, qu'aux Tables de Marbre. Cela n'empêche pas néanmoins que le Procureur du Roi de l'Amirauté ne prenne souvent des conclusions pour le paiement des droits de M. l'Amiral, sans attendre les poursuites du Receveur ; sur-tout lorsqu'il y a contravention aux Réglemens, & qu'outre les droits de M. l'Amiral, il échoit de prononcer quelque amende ou la confiscation contre les contrevenans.

Dans chaque Siege d'Amirauté, aux Colonies Françaises comme dans le Royaume, il y a un Receveur de M. l'Amiral, article 1, titre 2 du Règlement du 12 Janvier 1717 ; & ce Receveur a des Commis dans tous les ports obliques, qui lui comptent de leurs recettes particulières qu'il emploie dans son compte général.

Le Receveur établi à la Rochelle, fait aussi la recette dans l'Amirauté des Sables d'Olonne, de même que dans celle de Marennes, quoique ce soit une Amirauté générale.

Pour les fonctions & les obligations du Receveur, voir le titre VI, ci-après.

Il y a un dernier Règlement général de M. le Comte de Toulouse, en date du 13 Juin 1709, pour la régie & perception uniforme des droits de M. l'Amiral dans toutes les Amirautés du Royaume, de même que pour la forme dans laquelle les comptes des Receveurs doivent être rendus.

Par respect pour M. l'Amiral, il n'est pas permis aux Officiers de l'Amirauté de prononcer une condamnation par corps contre son Receveur. Arrêt du Conseil d'Etat, du 3 Février 1661, qui le leur défend à peine de 1500 liv. d'amende, d'interdiction & de répondre des droits dont ils auront ainsi ordonné la restitution.

ARTICLE XIII.

FAISONS défenses à tous Gouverneurs de nos Provinces, Lieutenans-Généraux, Gouverneurs particuliers des Places, & autres Officiers de guerre, de donner aucuns Congés, Passe-ports & Sauf-conduits, pour aller en mer, & à tous Gentils-hommes & Seigneurs de se dire & qualifier Amiraux dans leurs terres, d'exiger, sous ce prétexte, aucun droit, & de ne rien entreprendre sur la charge d'Amiral.

LA Marine, anciennement, étoit trop peu respectable en France, pour que les Amiraux jouissent tranquillement de la plénitude des droits attachés à cette charge dès l'instant de son établissement & par la nature même de son institution.

La Normandie & toute l'Aquitaine soumises aux Anglois, la Bretagne aux Ducs de cette Province, & les côtes de la Méditerranée aux Comtes de Tou-

Iouffe & de Provence ; l'Amirauté de France fut long-temps bornée aux côtes de Picardie , de Boulogne & d'une petite partie de la Flandre.

Dans cet état, l'Amiral de France n'étoit pas assez puissant pour empêcher ou réprimer les entreprises des Seigneurs voisins de la mer, encore moins des Gouverneurs & Commandans des Places maritimes ; il fallut qu'il eût recours à l'autorité royale & qu'il y revint plus d'une fois.

Le premier exemple que nous en avons est dans la Transaction du 30 Août 1377, dont il a déjà été parlé ci-dessus , & que l'on trouve dans le recueil de Fontanon, tome 3 , au commencement du titre de l'Amiral ; par laquelle Transaction ayant force de loi , comme ayant été faite sous les yeux du Roi, & ayant été homologuée au Parlement, le Comte & la Comtesse d'Eu furent obligés de se désister des droits d'Amirautés qu'ils avoient tentés d'usurper sur les côtes de leur Terre d'Eu & de Saint Valery.

Le second monument est l'Arrêt du 16 Juillet 1399, cité par le Commentateur sur cet article , rendu contre le Seigneur de la Trémouille, qui se prétendoit Amiral dans ses terres voisines de la mer.

Depuis ce temps-là sont intervenues les Ordonnances de 1480, de 1517, article 20 ; de 1543, article 48 ; de 1584, article 31 ; de 1629, article 450 & 451 ; toutes conformes aux présent article, ou plutôt sur lesquelles cet article a été dressé. Il a encore pour fondement les Arrêts du Conseil des 13 Décembre 1629 ; 7 Mai 1644 ; 5 Mai & 6 Juin 1647 ; 14 Octobre 1650 ; 4 Mars 1654, & 6 Septembre 1661 qui prononçoient même une amende de trois mille livres contre les réfractaires , & l'Ordonnance du 28 Mars 1633, rendue contre le Sieur de Launay, Gouverneur de l'Isle de Ré. Cet article enfin a été renouvelé & confirmé par l'article 2, titre 4 du Règlement du 12 Janvier 1717, concernant les Amirautés des Colonies Françaises.

Il y a de pareilles défenses pour les naufrages, dans l'article 30, titre 9, livre 4, ci-après.

A R T I C L E X I V.

DECLARONS au surplus que nous nous sommes réservé le choix & la provision des Vice-Amiraux, Lieutenans - Généraux, & Chefs d'Escadres ; des Capitaines, Lieutenans, Enseignes & Pilotes de nos Vaisseaux, Frégates & Brûlots, des Capitaines & Officiers des Ports & Garde-Côtes, des Intendans, Commissaires, Contrôleurs-généraux & particuliers, Garde-Magasins & généralement de tous autres Officiers de Guerre & de Finance, ayant emploi & fonction dans la Marine ; ensemble tout ce qui peut concerner les Construtions & Radoubz de nos Vaisseaux,

l'achat de toute sorte de marchandises & munitions pour les Magasins & Armemens de Mer, & l'arrêté des états de toutes les dépenses faites par les Trésoriers de la Marine.

LE Roi s'étant déjà réservé ces mêmes droits par l'article 10 du Règlement du 12 Novembre 1669, attaché sous le Contre-scel de l'Edit du même mois portant rétablissement de la charge d'Amiral.

On comprend par l'étendue du pouvoir attaché à cette charge avant que ces droits en fussent défunis, de quelle importance elle étoit ; c'est aussi ce qui la fit supprimer par Edit du mois de Janvier 1627, sur la démission que Henri de Montmorency en avoit donnée au mois d'Octobre 1626. Ainsi le Roi, en la rétablissant, ne pouvoit pas manquer d'en distraire ces droits pour se les réserver. Cela n'empêche pas néanmoins que cette charge ne soit encore une des plus belles & des plus importantes charges de la Couronne & de l'Etat.

La plus considérable de toutes les commissions que M. l'Amiral ait conservé, est le droit de conférer celle de Secrétaire général de la Marine.

Les fonctions de ce Secrétaire, sont d'assister aux Conseils tenus pour les affaires de la Marine ; d'opiner lors des Jugemens qui y sont rendus sur les prises, &c. au nom de M. l'Amiral ; de contre-signer tous les Congés & Passe-ports, avec les Commissions en guerre qui doivent être délivrées aux Capitaines, & généralement tous les ordres adressés aux Officiers de l'Amirauté & autres personnes, de la part de M. l'Amiral. Tous les détail enfin de la charge d'Amiral lui sont confiés : c'est à lui qu'il faut s'adresser pour cela, & ce ne sont que les affaires extraordinaires & importantes qu'il faut porter directement à M. l'Amiral.

Il n'a besoin, pour exercer les fonctions de cette place, que de la Commission de M. l'Amiral qui tient lieu de provisions, étant notifiée aux Officiers de chaque Amirauté ; & l'enregistrement en doit être fait au Greffe, sans aucune formalité. Quoique ce ne soit qu'une Commission, cette place y est qualifiée *Charge*, pour la distinguer des autres Commissions.

Le sieur Louis Matharel fut nommé à cette charge par M. le Duc de Vendôme, le 31 Octobre 1658 ; avant lui elle avoit été exercée successivement par les sieurs de Loynes, Laboulaye & Chapelain, & autres avant eux encore.

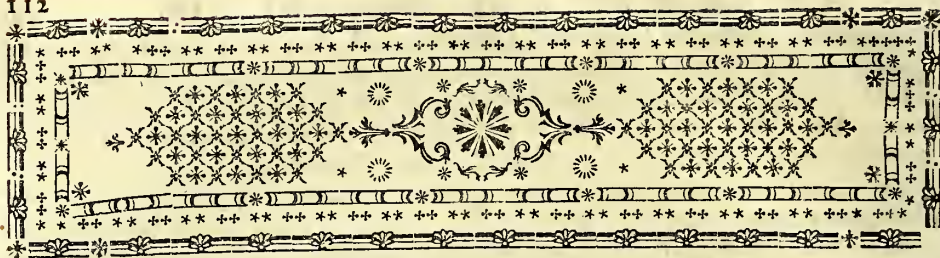
Après le sieur Matharel, le sieur Fouin en fut pourvu en 1673 ; & après le décès de celui-ci, le Roi Louis XIV y nomma M. Jean-Baptiste-Henri du Trouffet, Ecuyer, Sieur de Valincour, le 21 Octobre 1688 en attendant la majorité de M. le Comte de Toulouse. M. le Comte de Toulouse étant devenu majeur, lui en accorda les provisions le 2 Janvier 1695.

A M. de Valincourt a succédé le 25 Janvier 1730, M. Michel-René l'Enfant, sur la démission duquel, pour ses infirmités, M. François de Romieu de la Grange, a été nommé à cette place le 2 Mai 1738, il l'a remplie durant près de vingt ans, d'une manière distinguée, qu'il a justifié parfaitement le choix du grand Prince qui l'y avoit appelé. Son âge, & plus encore la foiblesse de sa vue, ne lui ayant pas permis de continuer d'avantage l'exercice d'une charge

aussi pénible, sur-tout pendant la guerre; S. A. S. a bien voulu agréer sa démission en lui donnant des marques sensibles de la satisfaction qu'elle avoit de ses services. Il a été heureusement remplacé par M. Germain-Pierre Blanche-Barbe, Sieur de Grand - Bourg, Conseiller du Roi en ses Conseils, Maître ordinaire en sa Chambre des Comptes, Grand-Maître Enquêteur, & Général Réformateur honoraire des Eaux & Forêts de France. Ses provisions sont du 3 Octobre 1757.

Anciennement le Secrétaire-général de la Marine avoit voix délibérative lors du jugement des prises. Cette prérogative avoit été suspendue à l'occasion de l'établissement, en 1672, d'une commission pour le Jugement des prises, sous prétexte qu'il avoit été réglé que le Secrétaire - général de la Marine signeroit les Jugemens. Et quoique cette commission eût été supprimée en 1695, pour rendre à M. le Comte de Toulouse, devenu majeur, le droit de juger les prises, comme l'avoient exercé les Amiraux ses prédécesseurs, le Secrétaire-général de la Marine ne recouvra pas en même-temps la voix délibérative qu'avoient aussi eu ses prédécesseurs. Ce ne fut que par Arrêt du Conseil du 13 Août 1707, qu'elle lui fut rendue, & depuis ce temps-là, ses successeurs en ont constamment conservé le droit. Voyez l'article 21 du titre des prises, qui est le titre 9, livre 3.





TITRE SECOND. DE LA COMPETENCE DES JUGES DE L'AMIRAUTÉ.

AUTREFOIS il n'y avoit pour Juges d'Amirauté que les Lieutenans de M. l'Amiral, & autres Officiers par lui nommés & institués.

Cet ordre subsista jusqu'à l'Edit du mois d'Avril 1554, par lequel Henri II, sans préjudicier au droit de nomination de l'Amiral, érigea en titre d'Office les charges de Judicature de l'Amirauté, depuis lequel temps les Officiers de cette Jurisdiction ont été & sont encore, tout à la fois Officiers Royaux & Officiers de M. l'Amiral.

Mais dans le temps de cette création, il y avoit alors peu de Sieges d'Amirauté. Ils ont été depuis assez multipliés en différens temps, notamment en 1691, & le nombre des Officiers a été aussi augmenté par l'Edit du mois de Mai 1711. Enfin, par le Règlement du 12 Janvier 1717, il en a été établi dans toutes les Colonies Françoises. Pour tout ceci, voyez les articles 1 & 2 du titre précédent.

ARTICLE PREMIER.

Les Juges de l'Amirauté connoîtront privativement à tous autres, & entre toutes personnes de quelque qualité qu'elles soient, même privilégiées, François & Etrangers, tant en demandant qu'en défendant, de tout ce qui concerne la construction, les agrêts & appaux, avitaillement & équipement, vente & adjudication des vaisseaux.

Dès qu'il y a eu un Amiral en France, il y a eu des Juges d'Amirauté, pour connoître privativement à tous autres Juges, des causes maritimes, tant au criminel qu'au civil, & entre quelques personnes que ce fût.

C'est ce que prouvent toutes les anciennes Ordonnances, à la tête desquelles on peut mettre la Transaction du 30 Août 1377, dont il a déjà été parlé plusieurs fois sur le titre précédent.

S'il

S'il y a eu quelque variation ou explication dans la suite, ce n'a pas été sur le fond de la Jurisdiction; mais seulement pour déclarer quelles causes étoient ou n'étoient pas de la compétence de l'Amirauté.

Mais il n'y a jamais eu de contestation par rapport aux objets exprimés dans cet article qui concernent, *la construction, les agrès & apparaux, armement, avitaillement & équipement, vente & adjudication des vaisseaux.*

Et en effet, quelle seroit l'attribution des Juges de l'Amirauté, s'ils ne connoissoient pas de ces sortes de causes ?

Non-seulement pour tout ce qui est exprimé dans cet article, mais encore pour les autres cas énoncés dans les articles suivans, & indistinctement pour toutes les causes déclarées de la compétence de l'Amirauté, les Officiers de cette Jurisdiction sont fondés à en connoître comme Juges privilégiés, *privativement à tous autres Juges*, & à leur exclusion, avec droit d'évoquer celles de ces causes qui seront portées devant d'autres Juges, & de faire défenses aux Parties de plaider ailleurs que pardevant eux, à peine d'amende & de nullité des procédures; cependant voyez *infra*, article 15.

La condition & la qualité des personnes n'y font rien, dès que la cause est de la compétence de l'Amirauté, c'est là qu'elle doit être traitée. Arrêt d'enregistrement de l'Ordonnance du mois de Février 1543.

Entre toutes personnes mêmes privilégiées; c'est-à-dire, entre nobles & roturiers, laïques ou ecclésiastiques, seigneurs ou tenanciers: & cela sans avoir égard au renvoi qui pourroit être requis pardevant d'autres Juges, soit de la Jurisdiction Consulaire, soit du Conservateur, tant des privilèges de l'Université que de ceux des Foires de Lyon, ni à aucunes lettres de *committimus*, ou autres évocatoires. Arrêt du Conseil d'Etat du Roi, du 19 Avril 1750, qui, sans s'arrêter à l'Arrêt du Parlement de Paris, du 20 Janvier de la même année, ni de la Sentence des Requêtes du Palais du 24 Octobre de l'année précédente 1749, a ordonné que la présente Ordonnance seroit exécutée selon sa forme & teneur; en conséquence a renvoyé les Parties à se pourvoir pour le fait en question, au Siege de l'Amirauté de la Rochelle, avec défenses de faire ailleurs aucunes poursuites, à peine de nullité, cassation des procédures & de tous dépens, dommages & intérêts.

Il s'agissoit d'un sixieme d'intérêt que le sieur Jean le Maître de la Martiniere, Trésorier-général des Fortifications, avoit pris dans l'armement d'un navire du sieur Jean Vivier, pour raison de quoi y ayant eu contestation à l'Amirauté, ledit sieur de la Martiniere s'étoit pourvu aux Requêtes du Palais, en vertu de son *committimus*. Cet Arrêt du Conseil a pour base, l'article 26 titre 4 de l'Ordonnance du mois d'Août de 1669, concernant les *committimus*.

François ou étrangers, sans excepter même les Consuls, qui faisant commerce, ne peuvent se servir du privilege du Consulat pour décliner la Jurisdiction. Article 12, titre des Consuls, ci-après. Il seroit singulier en effet, que des Etrangers puissent demander justice en France contre des sujets du Roi, & que ceux-ci n'eussent pas le même avantage contre les Etrangers commerçans dans le Royaume. Au surplus, il s'ensuit de là, qu'un Etranger peut tout de même poursuivre un autre Etranger pour fait maritime devant les Juges de l'Amirauté du lieu où l'engagement a été contracté; argument de l'article 18, titre

12 de l'Edit du Commerce, du mois de Mars 1673. Jurisdiction de la Marine; article 2. Ordonnance de 1584, article 3, & non s'il a été contracté hors le Royaume. Arrêt du Parlement d'Aix du 22 Avril 1695, au profit de Villereal pere & fils, marchands Juifs de Livourne, contre des marchands Arméniens.

Tant en demandant qu'en défendant, sans qu'il soit question de donner caution, *judicatum solvi*, parce qu'en fait de commerce tous les hommes sont regardés comme s'ils étoient de la même nation; & sans que le défendeur puisse demander son renvoi devant le Juge de sa nation ou de son domicile; parce que c'est la nature de la cause qui fonde la Jurisdiction lorsqu'elle est privilégiée. Cela s'entend néanmoins, sauf le privilege du Consulat; sur quoi voir, ci-après, l'article 12 du titre des Consuls.

J'ai dit d'abord que dès qu'il y a eu un Amiral en France, il y a eu des Juges d'Amirauté; il faut pourtant en excepter la Bretagne, où les Sieges d'Amirauté n'ont été établis que par Edit de 1691. Auparavant c'étoient les Juges ordinaires qui connoissoient des matieres maritimes: & de là vient qu'avant cette époque, les ordres concernans l'Amirauté, qui regardoient les Officiers de Justice, étoient conçus en ces termes, *enjoint aux Officiers de l'Amirauté & Juges compétens, connoissans des causes maritimes*; au lieu que depuis il n'a plus été parlé que des Officiers de l'Amirauté.

Il faut aussi excepter les Isles & Colonies Françaises, où les Sieges d'Amirauté n'ont été établis que par le Règlement du 12 Janvier 1717, revêtu de Lettres-patentes du même jour, enrégistrées au Parlement le 12 Mai de la même année. La compétence de ces Amirautés est la même que celle des Amirautés de France; article 4, titre 1 dudit Règlement. Chacun de ces Sieges n'est composé que d'un Lieutenant, d'un Procureur du Roi, d'un Greffier & d'un ou deux Huissiers; article 5 du même Règlement.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

Qui maintient les Officiers des Amirautés dans le droit de connoître en premiere instance, & privativement à tous autres Juges, des cas dont la compétence leur est attribuée par l'Ordonnance de la Marine, du mois d'Août 1681, & qui fait défenses de procéder ailleurs que devant lesdits Officiers d'Amirauté, à peine de nullité, cassation de procédures, & de tous dépens, dommages & intérêts.

Du 19 Avril 1750.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

Sur la Requête présentée au Roi en son Conseil, par Louis-Jean-Marie de Bourbon, Duc de Penthièvre, Amiral de France; contenant qu'il est obligé par le devoir de sa charge de se pourvoir à Sa Majesté, contre un Arrêt du Parlement de Paris, rendu sur l'avis du Parquet le

20 Janvier dernier, qui autorise l'exercice du droit de *Committimus* sur les matieres qui sont expressément comprises dans la Jurisdiction & compétence des Sieges d'Amirauté, par l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681: le fait est, que le sieur Jean Vivier, Négociant

à la Rochelle, ayant fait armer audit port, en l'année 1749, un navire nommé le Saint-Charles, destiné pour la traite des Noirs, le sieur Jean le Maître de la Martinière, Trésorier-général des Fortifications, accepta dans ledit armement un sixième d'intérêt, à compte duquel il fit payer une somme de six mille livres : Que ledit sieur Vivier étant venu à décéder pendant que le navire étoit en rade, divers créanciers formèrent opposition aux scellés mis sur ses effets, & s'étant pourvus devant les Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, pour obtenir la vente du navire, ses agrès & apparaux, il fut procédé à cet effet de l'autorité de cette Jurisdiction ; Que sur deux oppositions formées à cette vente, à la requête du sieur le Maître de la Martinière, il fut ordonné ensuite de la première, que la vente auroit lieu, sous la réserve de ses droits ; & à l'égard de la seconde, que l'acquéreur du navire en remettroit le prix à la caisse de la Direction ; Que le sieur de la Martinière ayant ensuite, en vertu de son privilège de *Committimus*, fait assigner la veuve du sieur du Vivier aux Requêtes du Palais, pour le paiement de la somme de six mille livres par lui réclamée, il forma en même temps, devant la même Jurisdiction, une instance de préférence contre les autres Créanciers ; Que la veuve Vivier déclina cette Jurisdiction, demandant son renvoi devant les Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, & qu'elle en fut déboutée par Sentence des Requêtes du Palais, du 24 Octobre de l'année dernière, dont elle interjeta appel, comme de Juges incompetents, au Parlement de Paris, où elle réitéra la demande du renvoi devant l'Amirauté de la Rochelle ; Que le sieur le Maître de la Martinière déclara alors qu'il n'entendoit point être intéressé dans l'armement du navire le Saint-Charles, pour la somme de six mille livres qu'il avoit fournie au sieur Vivier, & qu'il se restreignoit à réclamer le paiement de ladite somme, avec intérêt du jour de la demande, voulant, à la faveur de cette déclaration, convertir son action en une simple créance qu'il estimoit devoir être étrangère à la Jurisdiction de l'Amirauté ; sur quoi est intervenu l'Arrêt du Parlement de Paris, du vingt Janvier dernier, rendu sur l'avis du Parquet, par lequel la Sentence des Requêtes du Palais contre la veuve du sieur Vivier auroit été confirmée, & ladite veuve déboutée du renvoi par elle demandé devant l'Amirauté de la Rochelle ; les moyens proposés par le Suppliant contre ledit Arrêt, consistant en premier lieu, en ce qu'il est directement contraire aux dispositions portées par l'Article premier, titre deu-

xième, au Livre premier de l'Ordonnance du mois d'Août 1681, qui attribue aux Juges de l'Amirauté, privativement à tous autres, & entre toutes personnes de quelque qualité qu'elles soient, même privilégiées, François & Etrangers, tant en demandant qu'en défendant, la connoissance de tout ce qui concerne la construction, armement, avitaillement & équipement, vente & adjudication des vaisseaux ; à l'Article deux du même Titre, qui déclare de leur compétence, toutes actions procédant de Chartes-parties, Connoissemens ou Police de chargement, frêt ou nolis, & généralement de tout contrat concernant le commerce de la mer, nonobstant toutes soumissions & privilèges à ce contraires, & à l'Article quinze du susdit Titre ; qui fait défenses à tous Juges, même aux Requêtes de l'Hôtel du Palais, & au Grand-Conseil, de prendre aucune connoissance des cas ci-dessus, circonstances & dépendances, & à tous négocians & autres d'y procéder pour raison de ce, à peine d'amende arbitraire ; d'où il résulte que l'exclusion des privilèges étant spécialement portée dans le cas où se trouvoit le sieur de la Martinière, il n'a pas pu faire valoir le sien aux Requêtes du Palais, s'agissant, dans le fonds de sa demande, d'une association dans l'armement dudit navire, en conséquence de laquelle il avoit payé à compte la somme de six mille livres, qu'il a ensuite réclamée. Les autres moyens rapportés dans la Requête du Suppliant, consistent en ce que le Sieur le Maître de la Martinière n'a pas pu, pour parvenir à user de son privilège, changer la nature de son action, & la convertir en une simple créance, en éludant ainsi le déclinatorioire de la veuve Vivier ; qu'il n'étoit pas en son pouvoir d'être, ou de ne pas être associé à l'armement du navire, que quoique la vente en eût été faite, il étoit représenté par les deniers qui en proviennent ; que s'il y avoit de la perte, le sieur le Maître devoit y participer pour son sixième, de même qu'il auroit profité du bénéfice, s'il y en avoit eu ; que quand même il s'agiroit de savoir s'il devoit être considéré comme associé ou non à l'armement, ou s'il pouvoit renoncer à cette association, la question ne pourroit être portée ailleurs que devant les Officiers de l'Amirauté, parce qu'elle rouloit toujours sur l'exécution que doit avoir un contrat concernant le commerce de mer ; requéroit à ces causes, le Suppliant, qu'il plût à Sa Majesté casser & annuler la Sentence des Requêtes du Palais du 24 Octobre de l'année dernière, & l'Arrêt du 20 Janvier dernier, comme contraires

aux Articles un, deux & quinze, du Titre deuxième, au Livre premier de l'Ordonnance de la Marine, du mois d'Août 1681, ordonner que les dispositions portées par lesdits Articles seront exécutées selon leur forme & teneur; en conséquence, que les Parties seront tenues de se pourvoir, pour le fait dont il s'agit, circonstances & dépendances, pardevant les Juges de l'Amirauté de la Rochelle, & leur fait défense de faire aucune poursuite ailleurs, à peine de nullité, cassation de procédures, & de tous dépens, dommages & intérêts. Vu ladicte Requête, les Articles I, II & XV, au Titre II du Livre premier de l'Ordonnance de la Marine, du mois d'Août 1681: un cahier de copies de Lettres, qui établissent que le sieur le Maître de la Martinie étoit intéressé pour un sixième, avec le sieur du Vivier, dans l'armement du navire le Saint-Charles; la Sentence de l'Amirauté de la Rochelle, du 8 Juillet 1749, qui ordonne la vente dudit navire, les Affiches & le Procès-verbal de vente, les Assignations données à la requête du sieur le Maître de la Martinie, à la veuve Vivier & aux Créanciers de la succef-

sion, devant les Requêtes du Palais, en vertu de son privilège de *Committimus*: Vu aussi la Sentence des Requêtes du Palais du 24 Octobre 1749, & l'Arrêt du Parlement de Paris, du vingt Janvier dernier: Sa Majesté étant en son Conseil, sans s'arrêter à l'Arrêt du Parlement de Paris, du 20 Janvier dernier, ni à la Sentence des Requêtes du Palais du 24 Octobre précédent, qu'elle a cassés & annulés, a ordonné & ordonne; que les Articles I, II & XV, du Titre II, au Livre premier de l'Ordonnance de la Marine, du mois d'Août 1681, seront exécutés selon leur forme & teneur; en conséquence, veut & entend Sa Majesté, que les Parties soient tenues de se pourvoir, pour le fait dont il s'agit; circonstances & dépendances, au Siege de l'Amirauté de la Rochelle, leur faisant défenses de faire aucunes poursuites ailleurs, à peine de nullité, cassation de procédures, & de tous dépens, dommages & intérêts. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le dix-neuvième Avril mil sept cent cinquante.

Signe, ROUILLE.

R É G L E M E N T

Concernant les Sieges d'Amirauté que le Roi veut être établis dans tous les ports des Isles & Colonies Françoises, en quelque partie du Monde qu'elles soient situées.

Du 12 Janvier 1717.

LE Roi s'étant fait représenter l'Ordonnance rendue par le feu Roi en l'année 1681, sur le fait de la Marine, pour être gardée & observée dans son Royaume, Terres & Pays de son obéissance, ce qui n'a point eu lieu jusqu'à présent, attendu qu'il n'y a point encore d'Amirautés établies dans les Colonies de l'Amérique ni des Indes Orientales, ce qui donne occasion à toutes sortes de Juges & de Praticiens de s'attribuer la connoissance des affaires maritimes, sans aucune capacité ni connoissance des Ordonnances, ce qui cause un préjudice considérable au commerce & à la navigation, que les Rois, prédécesseurs de Sa Majesté, ont toujours regardées comme affaires très-importantes, & qui ne pouvoient être bien administrées que par des Ordonnances particulières, & par des Jurisdiccions établies exprès pour les faire observer; Sa Majesté, de l'avis du Duc d'Orléans son oncle, Régent, a résolu le présent Règlement.

TITRE PREMIER.

Des Juges de l'Amirauté & de leur compétence.

ARTICLE PREMIER.

Il y aura à l'avenir dans tous les ports des Isles & Colonies Françoises, en quelque partie du Monde qu'elles soient situées, des Juges pour connoître des causes Maritimes, sous le nom d'Officiers d'Amirauté, privativement à tous autres Juges, & pour être par eux lesdites causes jugées suivant l'Ordonnance de 1681, & autres Ordonnances & Réglemens touchant la Marine.

II. La nomination desdits Juges appartiendra à l'Amiral, comme en France, sans toutes fois qu'ils puissent exercer qu'après avoir sur ladite nomination obtenu une Commission de Sa Majesté au grand Sceau, laquelle Commission sera révocable *ad Nutum*.

III. Ils pourront être choisis parmi les Juges des Jurisdictions ordinaires, sans être obligés de prendre des lettres de compatibilité; rendront la justice au nom de l'Amiral, conformément à l'Ordonnance de 1681, & au Règlement de 1669; & les appels de leurs Sentences seront relevés en la manière prescrite par ladite Ordonnance, & ainsi qu'il sera expliqué ci-après; ils ne pourront en même-temps être Juges de l'Amirauté & Officiers des Conseils Supérieurs.

IV. Leur Compétence sera la même qui est expliquée par l'Ordonnance de 1681. Livre premier, Titre II, & par l'Edit de 1711.

V. Il y aura dans chaque Siege d'Amirauté, un Lieutenant, un Procureur du Roi, un Greffier & un ou deux Huissiers, suivant le besoin, avec les mêmes fonctions qu'il leur sont attribuées dans l'Ordonnance de 1681.

VI. Les Lieutenans & les Procureurs du Roi, seront reçus au Tribunal où se porteront les appels de leurs Sentences; les Greffiers & les Huissiers seront reçus par les Officiers de leur Siege.

VII. Les Lieutenans & les Procureurs du Roi ne pourront être reçus qu'ils ne soient âgés de vingt-cinq ans; seront dispensés d'être gradués pourvu toutefois qu'ils aient une connoissance suffisante des Ordonnances & des affaires maritimes, sur lesquelles ils seront interrogés avant que d'être reçus.

VIII. Les Lieutenans rendront la Justice & tiendront des Audiences dans le lieu où se rend la Justice ordinaire, & on conviendra des jours & des heures, afin que cela ne fasse point de confusion.

IX. En cas d'absence, mort, maladie ou récusation d'aucun desdits Officiers, ses fonctions seront faites par le Juge ordinaire le plus prochain, jusqu'à ce qu'il y ait été pourvu, lequel Juge sera tenu de faire mention expresse dans ses Sentences & procédures de sa Commission.

X. Le Greffier sera tenu de se conformer exactement à l'Ordonnance de 1681, pour ce qui regarde ses fonctions; & en cas d'absence, mort ou maladie, il y sera commis par le Lieutenant jusqu'à ce qu'il y ait été pourvu.

XI. Les Huissiers seront reçus & exploiteront conformément à l'Ordonnance de 1681, excepté pour ce qui regarde la visite des bâtimens dont les Officiers d'Amirauté sont chargés par l'Edit de 1711, & qui se fera en la manière expliquée ci-après.

XII. Les Procureurs du Roi & les Greffiers seront obligés de tenir des Registres, ainsi qu'il est prescrit par l'Ordonnance de 1681, & si ces

Officiers sont choisis parmi ceux des Jurisdictions ordinaires, ils tiendront leurs Registres distincts & séparés pour chaque Jurisdiction & sans que les affaires de l'une soient confondues avec celles de l'autre.

TITRE II.

Du Receveur de l'Amiral.

ARTICLE PREMIER.

Dans tous les lieux où il y aura des Officiers de l'Amirauté, l'Amiral pourra établir un Receveur pour délivrer les congés & faire les fonctions prescrites au Titre VI, Livre premier de l'Ordonnance de 1681.

TITRE III.

Des Procédures & des Jugemens.

ARTICLE PREMIER.

Les affaires de la compétence de l'Amirauté seront instruites & jugées conformément à l'Ordonnance de 1681, & les appels seront portées au Conseil supérieur, où ressortit la Justice ordinaire du lieu.

Les demandes pour le paiement de partie ou du total de la cargaison d'un vaisseau prêt à faire voile pour revenir en France, seront jugées sommairement & exécutées nonobstant l'appel & sans préjudice d'icelui, & les débiteurs desdites marchandises contraints par la vente de leurs effets, même par corps s'il est besoin, à en acquitter le prix; lorsqu'il ne s'agira que d'un paiement non contesté, & s'il y a quelque question incidente, la Sentence de l'Amirauté sera toujours exécutée par provision, nonobstant l'appel & sans préjudice d'icelui en donnant caution.

TITRE IV.

Des Congés & Rapports.

ARTICLE PREMIER.

Aucun Vaisseau ne sortira des Ports & Havres desdites Colonies & Etablissements François, pour faire son retour en France ou dans quelque autre Colonie; ou pour aller directement en France ou dans les autres Colonies, sans Congé de l'Amiral, enregistré au Greffe de l'Ami-

rauté du lieu de son départ, à peine de confiscation du vaisseau & de son chargement.

II. Fait, Sa Majesté, défenses à tous Gouverneurs desdites Colonies, ou Lieutenans-Généraux Particuliers des Places, & autres Officiers de guerre de donner aucun Congé, Passe-ports & sauf-conduits pour aller en mer; & à tous Maîtres, Capitaines de vaisseaux d'en prendre sous peine, contre les Maîtres & Capitaines qui en auront pris, de confiscation du vaisseau & marchandises, & contre ceux qui auront donné lesdits Congés, Passe-ports & sauf-conduits d'être tenus des dommages & intérêts de ceux à qui ils en auront fait prendre.

III. Ne seront néanmoins, les Maîtres, tenus de prendre aucun Congé pour retourner au port de leur demeure, s'il est situé dans l'étendue de l'Amirauté où ils auront fait leur décharge.

IV. Lorsque les Gouverneurs - Généraux ou Particuliers, auront à donner à quelques Maîtres ou Capitaine de vaisseau des ordres dont l'exécution sera importante pour le service de Sa Majesté, ils les mettront au dos du Congé de l'Amiral, signé d'eux, & suivant la formule qui sera mise ci-après.

V. Les Maîtres des bâtimens dont la navigation ordinaire consiste à porter des sucres ou autres marchandises, d'un port à l'autre, dans la même île, comme aussi ceux qui navigueront d'île en île, & iront de la Martinique aux îles de la Guadeloupe, Grenade, Grenadins, Tabaco, Marie-Galande, Saint-Martin, Saint-Barthelemy, Saint-Vincent, Sainte-Alouzie & la Dominique, & ceux qui iront de l'île de Cayenne à la province de Guyanne, & de la côte de Saint Domingue, à l'île de la Tortue, prendront des Congés de l'Amiral, lesquels leur seront donnés pour un an.

VI. Ceux qui font leur commerce ordinaire à l'île Royale de port en port, ou qui iront aux îles adjacentes, île de Sable, à celle du Golfe Saint-Laurent, & aux côtes dudit Golfe, prendront aussi des Congés de l'Amiral, lesquels leur seront donnés pour un an, mais s'ils viennent à Quebec ils y prendront un nouveau Congé.

VII. Les Maîtres desdits bâtimens, avant de recevoir leur Congé, seront au Greffe leur soumission de n'aller dans aucune île ou côte étrangère, à peine de confiscation du vaisseau & marchandises & de 300 livres d'amende, dont ils donneront caution.

VIII. Les Maîtres des bâtimens qui navigueront dans le fleuve & golfe de Saint-Laurent, prendront aussi des Congés de l'Amiral, lesquels leur seront donnés pour un an, lesquels Congés

pour un an, seront toujours datés du premier Janvier de l'année où ils seront délivrés.

Ceux qui de Quebec iront à l'île Royale, seront tenus d'en prendre pour chaque voyage.

IX. Les Congés pour les vaisseaux qui doivent retourner en France, ne pourront être délivrés par le Receveur, ni enregistrés à l'Amirauté qu'après en avoir averti le Gouverneur de la Colonie, & ne pourront lesdits vaisseaux ramener aucun passager ni habitant, sans la permission expresse desdits Gouverneurs.

X. Les Congés pour la pêche ne pourront être délivrés que du consentement des Gouverneurs, qui auront attention à empêcher qu'on n'en abuse pour faire le commerce avec les étrangers.

XI. Tous les Maîtres ou Capitaines de navires arrivant dans les Colonies & autres établissemens François, seront tenus de faire leur rapport au Lieutenant de l'Amirauté, vingt-quatre heures après leur arrivée au Port, à peine d'amende arbitraire.

XII. Excepté seulement ceux qui arrivant à l'île Royale, pour la pêche, entreront dans les ports ou havres où il n'y aura pas d'Amirauté, auquel cas, ils seront seulement tenus de faire leur rapport à l'Amirauté la plus prochaine, dans un mois, au plus tard, du jour de leur arrivée sous les mêmes peines.

XIII. Dispense, Sa Majesté, les Maîtres des bâtimens énoncés dans les Articles III, V & VI du présent Titre, de faire leur rapport; ils seront seulement tenus de faire viser par le Greffier de l'Amirauté leur Congé à chaque voyage, si ce n'est qu'ils aient trouvé quelque débris, vu quelque Flotte ou fait quelque rencontre considérable à la mer, dont ils feront leur rapport aux Officiers de l'Amirauté qui les recevront sans frais.

XIV. Défend, Sa Majesté, aux Maîtres de décharger aucunes marchandises avant que d'avoir fait leur rapport, si ce n'est en cas de péril éminent, à peine de punition corporelle contre les Maîtres, & de confiscation des marchandises déchargées.

XV. Le Procureur du Roi de chaque Siege d'Amirauté sera tenu, à la fin de chaque année, d'envoyer à l'Amiral un Etat des Officiers de sa Jurisdiction & de ce qui s'y est passé de plus considérable, comme aussi la liste des bâtimens qui y seront arrivés avec le jour de leur arrivée & de leur départ, suivant la formule qui lui en sera donnée.

XVI. Il est défendu à tous Marchands, Maîtres, Capitaines & autres gens de mer naviguans dans les mers de l'Amérique, d'y faire aucun

commerce avec les étrangers, & d'aborder dans ce dessein aux côtes ou îles de leurs établissemens; sous peine, pour la première fois, de confiscation des vaisseaux qui y auront été, & de leur chargement; & des galères, en cas de récidive, contre le Maître & les Matelots qui auront fait cette navigation.

XVII. Les Maîtres & Pilotes, en faisant leur rapport, représenteront leur Congé, déclareront le temps & le lieu de leur départ, le port & le chargement de leurs navires, la route qu'ils auront tenue, les hazards qu'ils auront courus, les désordres arrivés dans leurs vaisseaux, & toutes les circonstances de leur voyage; représenteront aussi leur journal de voyage qui leur sera remis, s'ils le desirent, par les Officiers de l'Amirauté au bout de huit jours, & sans frais, après qu'ils en auront extrait les choses qui pourront servir à assurer ou perfectionner la navigation, dont ils auront soin de rendre compte à l'Amiral tous les trois mois.

XVIII. Les Capitaines & Maîtres des Vaisseaux arrivant des Colonies Françaises dans les ports de France, seront tenus en faisant leur rapport de déclarer comme ils ont été reçus dans les Colonies; de quelle manière s'y rend la Justice, quels frais & quelles avaries ils ont été obligés de payer depuis leur arrivée jusqu'à leur départ: Enjoint, Sa Majesté, aux Officiers d'Amirauté d'interroger exactement les Maîtres & Capitaines, sur ces articles; de recevoir les plaintes des passagers & Matelots qui en auront à faire, & d'en dresser un procès-verbal qu'ils seront tenus d'envoyer à l'Amiral de France.

TITRE V.

De la Visite des Vaisseaux.

ARTICLE PREMIER.

A l'arrivée des Vaisseaux, la visite sera faite par les Officiers de l'Amirauté, suivant l'Edit de 1711. Ils observeront de quelles marchandises ils seront chargés, quel est leur équipage, quels Passagers ils amènent, & feront mention du jour de l'arrivée du vaisseau, & en dresseront leur Procès-verbal.

II. La visite des Vaisseaux destinés à retourner en France, se fera avant leur chargement par les Officiers d'Amirauté avec un Charpentier nommé, & en présence du Maître qui sera tenu d'y assister sous peine d'amende arbitraire, pour examiner si le vaisseau est en état de faire le voyage; sera faite aussi la visite des Agrès & Appareux en présence d'un ou deux Capitaines nommés par les Officiers d'Amirauté, à l'effet de voir s'ils sont suffisants pour le voyage, &

seront tenus les Maîtres qui se préparent à charger le Vaisseau, d'en avertir les Officiers d'Amirauté, deux jours avant de commencer, sous peine, contre les contrevenans, de les faire décharger & recharger à leurs dépens.

III. Ils prendront la déclaration du Maître & de l'Ecrivain ou du Dépensier, de l'état, qualité & quantité des vituailles, pour juger si elles sont convenables & suffisantes pour la longueur du voyage & le nombre de l'Equipage & des Passagers: & ne pourra la quantité des vituailles être moindre de soixante rations, & de deux tiers de barrique d'eau pour chaque personne.

IV. Si les deux tiers de l'Equipage soutiennent contre la déclaration du Maître & de l'Ecrivain ou Dépensier que les vituailles ne sont pas de bonne qualité, ou qu'il n'y en a pas la quantité portée par la déclaration, les Officiers d'Amirauté en feront la vérification, & en cas que la déclaration se trouve fautive, le Maître & l'Ecrivain seront condamnés chacun en cent livres d'amende, & à prendre les vituaille ainsi qu'il sera ordonné, ce qui sera exécuté à la diligence du Procureur du Roi, & de celui des Matelots que les deux tiers de l'Equipage nommeront; le prix desdites vituailles sera pris sur le corps du vaisseau, & même sur le chargement dont on pourra vendre jusqu'à la concurrence du prix desdites vituailles, sauf à être supportée ladite dépense par qu'il appartiendra, ce qui sera réglé par les Officiers d'Amirauté du lieu où le vaisseau fera son retour.

V. Sera, par lesdits Officiers d'Amirauté, dressé un Procès-verbal de l'état du vaisseau, des agrès & appareux & des vivres, duquel procès-verbal il sera délivré aux Maîtres une copie qu'ils seront tenus de représenter à l'Amirauté du lieu de leur retour, sous peine d'amende arbitraire.

Pour ce qui est des frais de Justice, expéditions des Congés, & autres procédures, ils seront reçus par les Officiers de l'Amirauté sur le même pied qu'ils ont été reçus jusqu'à présent par les Juges ordinaires; & s'il arrivoit quelque difficulté à cet égard, elle sera réglée par provision par le Conseil supérieur, se réservant, Sa Majesté, de les régler particulièrement & en détail par un Tarif exprès qu'Elle fera arrêter en son Conseil, sur les avis & instructions que les Officiers des Conseils supérieurs, Intendants, Négocians, & autres que Sa Majesté jugera à propos de consulter, auront ordre d'envoyer incessamment; lequel Tarif ordonné par Sa Majesté, sera imprimé & exposé dans le lieu le plus apparent du Greffe, afin que tout le monde puisse y avoir recours.

Mande & ordonne, Sa Majesté, à Monsieur le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution du présent Règlement, de le faire publier, afficher & enregistrer par-tout où besoin sera.

FAIT à Paris le douzième jour de Janvier mil sept cent dix-sept. Signé, LOUIS. Et plus bas, PHELYPEAUX.

Registrées, ouï & ce requérant le Procureur-général du Roi, pour être exécutées selon leur forme & teneur, & copies collationnées envoyées aux Sièges de l'Amirauté du ressort, pour y être lues, publiées & registrées: Enjoint aux Substituts du Procureur-général du Roi d'y tenir la main & d'en certifier la Cour, dans un mois, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris en Parlement le douzième jour de Mai mil sept cens dix-sept. Signé, DONGOIS.

ARTICLE II.

DECLARONS de leur Compétence toutes actions qui procedent de *Charte-parties, Affrètemens ou Nolissemens, Connoissemens ou Polices de Chargement, Frêt ou Nolis*, engagement ou loyer de Matelots, & des Vituailles qui leur seront fournies pour leur nourriture par ordre du Maître, pendant l'équipement des Vaisseaux; ensemble des *Polices d'Assurances, Obligations à la grosse Aventure, ou à retour de voyage*; & généralement de tous Contrats concernant le Commerce de la Mer, *nonobstant toutes soumissions & privileges à ce contraires.*

DE toutes les Jurisdicions rivales de l'Amirauté, il n'en est point dont elle ait plus à se garantir que de celle des Juges-Consuls.

Les limites qui séparent sa Jurisdiction de celles de la Police ou Justice ordinaire, du Bureau des Finances, des Traités & même des Eaux & Forêts, sont aisées à reconnoître. Il n'en est pas toujours de même à l'égard de la Jurisdiction Consulaire, il est des contrats ou engagemens qui participent tout à la fois du commerce maritime & du commerce de terre; & à cette occasion il y a assez souvent lieu de douter de la compétence, à examiner les choses de bonne foi & sans partialité.

Mais la prévention pour l'ordinaire a bientôt levé le doute. L'intérêt de la Jurisdiction préoccupe tellement, que sans se donner la peine de balancer les raisons pour & contre, on s'attribue de part & d'autre la Compétence, avec un étonnement réciproque de se la voir contester.

De là ces conflits de Jurisdiction, qui en même-temps qu'ils font pitié, non-seulement arrêtent le cours de la Justice, & font payer cher aux Plaideurs la rivalité des Jurisdicions; mais encore fomentent entr'elles des divisions qui les rendent irréconciliables.

Ces fâcheux inconvéniens & ces indécentes dissensions cesseroient pour toujours, si les Juges contens de la portion d'autorité que le Roi a bien voulu leur confier, s'appliquoient à en connoître les bornes pour s'y renfermer exactement, & ne s'occuper que du soin de servir le public selon les intentions du Prince, qui n'a ainsi multiplié & distingué les Jurisdicions, qu'en vue de procurer à ses peuples une Justice plus prompte & plus sûre.

Entre

Entre toutes les Jurisdiccions, la Consulaire est celle qui devroit ce semble moins entreprendre sur les autres, & cependant c'est tout le contraire. Je veux croire qu'il n'y a pas en cela un dessein formé de la part des Juges-Consuls; mais ils y concourent du moins en ne réprimant pas l'avidité de leurs Huissiers qui portent journellement devant eux des causes qui sont de la compétence de la Jurisdiction ordinaire ou de celle de l'Amirauté sous prétexte qu'ils poursuivent l'exécution des Jugemens Consulaires, abusant de la maxime qui rend tous Juges compétans de connoître de l'exécution de leurs Jugemens.

L'abus, en cette partie, est allé si loin, que l'on a été tenté plus d'une fois de commettre quelqu'un pour assister aux Audiences de cette Jurisdiction, avec pouvoir de revendiquer les causes qui ne seroient pas de sa compétence.

Ce qui entretient encore des abus, au préjudice sur-tout de la Jurisdiction de l'Amirauté, c'est, comme il a été observé, qu'il y a des causes où le commerce de terre se trouve mêlé avec celui de mer. Alors les Juges & Consuls qui se croient Juges d'une partie de la cause, la retiennent en entier, sans examiner si la partie maritime est plus considérable que l'autre; si elle ne fait point un objet à discuter à part, ou si elle est principale ou incidente: toutes circonstances essentielles.

D'un autre côté, saignant d'ignorer que la Justice de l'Amirauté est pour le moins aussi prompte que la leur dans les causes provisoires, & qu'il s'y fait aussi bien moins de frais, lorsqu'il n'y a point lieu à appointer, ils se laissent aisément persuader que c'est rendre service aux Parties que de ne pas renvoyer les affaires devant les Juges qui en doivent naturellement connoître.

Peut-être enfin regardent-ils la Jurisdiction de l'Amirauté comme leur ayant enlevé la connoissance de plusieurs matieres qu'ils étoient en possession de juger avant la présente Ordonnance, & inferent-ils delà que c'est un démembrement de leur ancien pouvoir, qu'il leur est permis d'éluder. Mais si cela est, ils ne prennent pas garde que la Jurisdiction de l'Amirauté est de toute autre ancienneté que la leur; que toutes les causes déclarées de la compétence de l'Amirauté par cette Ordonnance, en sont évidemment de nature de chose; & qu'ainsi s'ils ont connu de quelques-unes ci-devant, ce n'avoit pu être qu'en vertu d'une attribution sur laquelle on n'avoit pas fait assez de réflexion lorsqu'elle leur fut accordée.

On comprend qu'il est ici question de l'article 7 du titre 12 de l'Ordonnance du mois de Mars 1673, appelée l'Edit du Commerce.

Comment concevoir en effet que sans surprise les Juges-Consuls eussent pu être autorisé à connoître *des différens, à cause des assurances, grosses aventures, promesses, obligations, contrats concernans le Commerce de la mer, le fret & naufrage des vaisseaux.*

Aussi, à peine cette Ordonnance fut-elle publiée, que M. le Comte de Vermandois, alors Amiral de France, se pourvut au Conseil d'Etat du Roi par requête en opposition contre cet article; opposition fondée sur ce que de tout temps ces sortes de causes avoient été de la compétence de sa Jurisdiction, & qu'elle seroit ruinée si cet article subsistoit.

Sur cette requête qui avoit aussi pour motif particulier la cassation d'une Sentence des Juges-Consuls de cette Ville de la Rochelle, du 16 Mai audit an

1673, par laquelle ils s'étoient avisés de condamner Pierre Coutant, Procureur de la Sénéchaussée, en cinquante livres d'amende, pour avoir signé une requête présentée au Juge de l'Amirauté, au nom de Jacques Gobert, maître de barque, & le nommé Loisy, sergent, en pareille amende, pour avoir signifié cette requête; intervint Arrêt le 28 Juin suivant, rendu au Conseil d'Etat du Roi, tenu au camp devant Mastricht, qui ordonna que dans un mois les *Officiers de l'Amirauté rapporteroient des-mains du sieur Colbert, Contrôleur-général des Finances, les Edits & Déclarations, Ordonnances & Arrêts, en vertu desquels ils prétendoient avoir droit de connoître des assurances, grosses aventures, promesses, obligations & contrats concernant le commerce de la mer, le fret & le naulage des vaisseaux; pour iceux, vus & examinés, & à son rapport au Conseil, leur être fait droit ainsi qu'il appartiendrait.*

Et cependant Sa Majesté à sursis & sursoit à l'exécution de l'article 7 du titre 12 de l'Ordonnance du mois de Mars dernier. Ordonne en conséquence que les Officiers des Amirautés continueront l'exercice de leurs Charges & connoîtront du commerce de la mer, comme ils faisoient auparavant.

Fait défenses aux Juges & Consuls de leur donner aucun trouble ni empêchement, à peine de tous dépens, dommages & intérêts, & a déchargé & décharge lesdits Coutant & Loisy des amendes contr'eux prononcées par lesdits Juge-Consuls, &c.

Au sujet de ces mots; *comme ils faisoient auparavant*: outre les anciennes Ordonnances, les Edits & Arrêts de Règlement, qui étoient communs à toutes les Amirautés du Royaume; les Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, avoient encore l'avantage d'une décision particulière rendue en leur faveur contre les Juges-Consuls de la même ville: ce qui prouve, pour le dire en passant, qu'ils ont toujours été disposés à étendre leur Jurisdiction.

Cette décision étoit un précédent Arrêt du Conseil du 28 Septembre 1657, qui en réprimant l'entreprise des Juges & Consuls, avoit renvoyé devant les Officiers de l'Amirauté, l'instance portée mal à propos en la Jurisdiction Consulaire, par Paul Boucher, Charles Salomon & la veuve Lortie, contre Louis Damas, en payement de deniers qu'ils lui avoient prêtés à la grosse aventure, avec défenses aux Parties de procéder ailleurs à peine de 3000 liv. d'amende, & aux Juges & Consuls, & à tous autres de prendre connoissance des causes civiles & criminelles concernant la mer, & trafic sur icelle, &c.

Revenons à l'Arrêt du Conseil du 28 Juin 1673. Quoique cet Arrêt eût sursis l'exécution de l'article 7 du titre 12 de l'Ordonnance du mois de Mars de la même année, avec défenses aux Juges & Consuls d'entreprendre sur la Jurisdiction de l'Amirauté, ils ne laisserent pas de continuer de connoître des causes maritimes; ce qui donna lieu, en attendant la décision du fond, à un second Arrêt du Conseil du 23 Juillet suivant; par lequel *défenses furent faites aux nommés Thevenin & Guilien, & à tous autres de procéder pardevant les Juges & Consuls, pour différens mus & à mouvoir, pour raison du commerce de la mer. Défenses furent aussi faites en même-temps, aux Juges & Consuls de la Rochelle, & à tous autres de contrevenir à l'exécution de l'Arrêt dudit jour 28 Juin, qui fut ordonné d'abondant.*

Enfin le fond de la contestation entre les Officiers de l'Amirauté & les Juges & Consuls, étant en état d'être jugé, sur les productions respectives des Parties, & malgré tous les efforts des Juges & Consuls de la Rochelle,

À eux joints les Prieur, Juges & Consuls de Rouen, ceux de Paris, Marseille, Bordeaux, Bayonne & Dieppe, Arrêt définitif intervint le 13 Avril 1679, conçu en ces termes :

Le Roi en son Conseil, faisant droit sur les Requêtes respectives des Parties, sans s'arrêter à l'opposition des Juges & Consuls, ordonne que les Arrêts du Conseil d'Etat des 28 Juin & 23 Juillet 1673, seront exécutés selon leur forme & teneur, ce faisant a maintenu & gardé définitivement les Juges de l'Amirauté, même ceux de l'Amirauté de Rouen, au droit & possession de connoître des différens procédans des assurances, grosses aventures, promesses, contrats & obligations touchant le commerce de la mer, le fret & le naulage des vaisseaux, comme ils auroient pu faire avant l'article 7 du titre 12 de l'Ordonnance du mois de Mars 1673, même comme auparavant le consentement du sieur Duc de Joyeuse & la modification apposée en conséquence de l'enregistrement de l'Edit du mois de Mars 1584, par l'Arrêt du Parlement de Rouen, du 17 Avril audit an. Fait défenses aux Juges & Consuls de les y troubler à peine de nullité, cassation de procédures & de tous dépens, dommages & intérêts. Sur cet Arrêt furent expédiées des Lettres-patentes du 29 Juillet suivant, enregistrées au Parlement le 7 Août de la même année.

On a cru devoir remarquer ceci, pour faire voir que ce n'est pas par une faveur particuliere pour M. l'Amiral que la présente Ordonnance a attribué à la Jurisdiction de l'Amirauté la connoissance des objets compris dans ledit article 7, titre 12 de l'Ordonnance de 1673 ; quoiqu'après tout, quand cela feroit, il ne faudroit pas moins s'y conformer, le Roi étant le maître d'étendre ou de resserrer le pouvoir des Jurisdctions comme il lui plaît.

Mais enfin, au fond ce n'est point une faveur accordée aux Amirautés ; c'est seulement une restitution qui leur a été faite du droit dont elles avoient joui ou dû jouir de tous temps, & bien des siècles avant l'établissement des Jurisdctions Consulaires, droit néanmoins qu'elles n'avoient pas pu empêcher ces Jurisdctions, alors si entreprenantes, d'abord de leur disputer, & ensuite d'usurper, à l'aide d'un consentement donné inconsidérément par l'Amiral Duc de Joyeuse, à la modification que le Parlement de Rouen avoit jugé à propos d'apporter à l'enregistrement de l'Ordonnance du mois de Mars 1584, comme il résulte de l'Arrêt du Conseil, ci-dessus, du 13 Avril 1679.

Pour faire révoquer en pareilles circonstances & malgré une opposition soutenue, pendant plus de cinq ans, de la part de presque toutes les Jurisdctions Consulaires du Royaume, l'article de l'Ordonnance de 1673, dont il s'agit, il falloit qu'il fût bien évident que les objets qu'il renferme étoient de la compétence de l'Amirauté. Et en effet, s'il en étoit autrement, quelles seroient les causes dont elles auroient droit de connoître ? Combien donc étoit injuste l'opposition opiniâtre des Jurisdctions Consulaires ? Etoit-ce l'amour du bien public qui les guidait ? ou si elles se conduisoient par un autre esprit, leur conduite actuelle est-elle propre à persuader qu'elles ayent changé ?

Tous les objets énoncés dans ledit article 7 de l'Ordonnance de 1673, révoqué par ledit Arrêt du Conseil du 13 Avril 1679, sont nommément compris dans le présent article 2 de cette Ordonnance de la Marine ; ainsi sous aucun prétexte la connoissance n'en peut être disputée à l'Amirauté.

Les autres causes qu'il déclare également de la compétence de cette Juris-

dition, sont celles qui concernent les demandes en exécution de *charte-parties*, de *connoissemens* ou *polices de chargemens*, d'*engagement* ou *loyer de matelots*, & en *payement des vituailles* qui leur seront fournies pour leur nourriture, par ordre du maître pendant l'équipement des vaisseaux, parce que tout cela appartient essentiellement à la navigation & au commerce de la mer, ou dépend des contrats maritimes, dont les Juges de l'Amirauté ont perpétuellement eu droit de connoître par la nature & le motif de leur institution.

Il ne faut pour s'en convaincre que jeter les yeux sur les anciennes Ordonnances rendues sur le fait de l'Amirauté.

Celle de 1400, article 3, dit : *connoissance & Jurisdiction de tous les faits de la mer, & des dépendances, criminellement & civilement*. L'article 20 ajoute, *des choses dépendantes de la mer*. De même l'Ordonnance de 1480, qui ajoute aussi *des matieres de la mer*.

L'article 15 de l'Ordonnance de 1517 donne à l'Amiral la *connoissance, Jurisdiction & définition de tous délits & différens*, tant pour raison des contrats qu'autres choses quelconques, qui concerneront, toucheront & dépendront du fait de la mer, & autre que lui n'en peut & doit connoître.

Voilà donc, dès ce temps-là, les contrats maritimes déclarés de la compétence de l'Amirauté. Tous ceux que nous connoissons aujourd'hui n'étoient pas à la vérité en usage alors ; mais il suffit que ce soient des contrats maritimes, pour avoir été dès lors soumis à la Jurisdiction de l'Amirauté.

A cette Ordonnance de 1517, sont conformes celles du 27 Janvier 1534 ; de 1543, article 1 ; du 12 Février 1576 ; 6 Août 1582 ; du mois de Mars 1584, article 2 ; de 1629, articles 450 & 451.

Ces deux dernières Ordonnances parlent même distinctement des *charte-parties*, comme celle de 1582, qui énonce de plus les *connoissemens & polices d'assurances*.

Il est aussi fait mention des *affrètemens*, de même que des *loyers des matelots*, dans celle de 1555. Enfin l'Auteur de la Jurisdiction maritime, ouvrage imprimé la première fois, environ trente ans avant l'Ordonnance de 1673, a fait de tous ces objets autant d'articles dépendans essentiellement de la compétence de l'Amirauté.

Comment donc, encore une fois, la connoissance de ces mêmes objets avoit-elle pu être attribuée à la Jurisdiction Consulaire par l'Ordonnance de 1673 ? Et si ce n'avoit pu être que par erreur, il est donc vrai, comme on l'a déjà observé, que l'Amirauté n'a rien acquis de nouveau par cet article, & qu'elle n'a fait que rentrer dans ses anciens droits.

D'où il s'ensuit que pour juger de sa compétence, ce n'est pas aux seuls objets énoncés dans le même article qu'il faut se fixer. On ne doit les considérer que comme des exemples des contrats maritimes, dont la connoissance lui est attribuée sans limitation, & sous ce point de vue qui est invariable ; on sera forcé de conclure, que tout ce qui appartient aux contrats maritimes est nécessairement de sa compétence.

Ainsi nul doute que les demandes en *payement de billets de primes d'assurance*, de *sommes dûes pour vente d'intérêt dans un navire*, dans une *cargaison*, dans une *facture de marchandises au voyage*, ou dont les retours ne sont pas faits ; nul doute, dis-je, que toutes ces demandes & autres de pareilles

nature , ne doivent être portées devant les Juges de l'Amirauté, quoique les Juges-Consuls se croient autorisés à en connoître.

Cela peut d'autant moins faire de difficultés, que l'Edit du mois de Mai 1711, en vue d'assurer l'état des Officiers de toutes les Amirautés du Royaume, & d'éviter toutes contestations au sujet de la compétence desdits Officiers, a ordonné, en expliquant & interprétant, en tant que besoin, le présent article 2, que toutes actions & contestations qui naîtront entre marchands, négocians & autres, pour raison & en exécution des contrats, sociétés & autres actes passés pour des entreprises concernant le commerce de la mer & de la navigation, soient de la compétence des Juges desdites Amirautés; comme aussi celles qui naîtront au sujet des ventes, achats & autres contrats concernans les marchandises qui seront tirées, transportées ou envoyées par la voie de la mer, entre personnes associées pour en partager les pertes ou les profits.

Il faut pourtant convenir que tout n'est pas décidé par-là, & qu'il est des affaires où il y a effectivement lieu de douter, si elles sont de la compétence de la Jurisdiction de l'Amirauté, plutôt que de la Jurisdiction Consulaire. De ce nombre sont les billets à ordre, valeur en prime, les achats d'ancre, de mâts, d'agrès & appareaux, & d'autres choses à l'usage des navires; les achats de marchandises venues par mer, les sociétés pour fait de commerce maritime, &c.

Quant aux billets à ordre, valeur en prime; la compétence peut se régler par une distinction bien simple. Ou il s'agit d'une prime déjà gagnée, ou d'une qui ne l'est pas: au premier cas, c'est à la Jurisdiction Consulaire à en connoître, parce que la prime étant gagnée, c'est tout comme si le billet étoit valeur reçue comptant; au second, l'Amirauté est seul compétente, parce que c'est à elle seule à juger si la prime est gagnée ou jusqu'à quelle quotité, les parties n'en convenant pas.

Pour ce qui est des achats d'ancre, &c. il faut aussi distinguer: ou toutes ces choses ont leur destination pour un armement, prochain ou éloigné, il n'importe; ou elles n'en ont pas. Au premier cas, l'exécution du marché est de la compétence de l'Amirauté; & au second, de la Jurisdiction Consulaire, parce que ce n'est plus qu'une marchandise vendue & achetée à terre.

De même de l'achat des marchandises venues par mer, si elles sont à terre; mais si elles sont encore dans le navire, c'est à l'Amirauté à connoître de l'exécution & des suites du marché; du moins c'est ainsi que je voudrois trancher ces sortes de questions.

Quant aux sociétés ayant pour objet le commerce maritime, il y a aussi une distinction à faire. Ou il s'agit d'une société d'armement de vaisseau en commun, d'une pacotille confiée à un Capitaine de navire, ou tout autre embarqué sur un vaisseau, pour la vendre à condition que le principal de la pacotille prélevé, les profits seront partagés par moitié entre le donneur & le preneur; ou il n'est question que d'une société contractée pour un commerce à faire hors du pays, quoiqu'il ne puisse se faire que par mer. Au premier cas, le compte à rendre à l'Armateur à ses Intéressés, ou par le Capitaine, ou autre à qui la pacotille a été confiée, est constamment de la compétence de l'Amirauté, puisque c'est là un engagement maritime contracté par le comptable; mais au second, c'est autre chose; car quoique le commerce qui a été

l'objet de la société n'ait pu se faire que par mer, il n'en résulte pas néanmoins aucun engagement maritime entre les associés, ce sont seulement les marchandises qu'ils ont conjointement ou séparément envoyées & reçues par mer, pour en supporter en commun la perte ou en partager les profits; & alors il importe peu que l'envoi en ait été fait par mer ou par terre. D'où il s'ensuit que ce n'est au fond qu'une société ordinaire de commerce, dont par conséquent les Juges & Consuls doivent seuls connoître.

On pourroit sur cela pousser le raisonnement beaucoup plus loin; mais cela seroit superflu après la décision solennelle rendue au Parlement d'Aix, le 21 Janvier 1727, Président M. le Bret, contre les Officiers de l'Amirauté de Marseille, en faveur de la Jurisdiction Consulaire de la même ville.

Il est aussi des affaires compliquées où le commerce de terre se trouve mêlé avec celui de la mer, au moyen des demandes respectives des parties, en payement ou compensation. Dans ces occasions, il seroit de la règle; que la Jurisdiction saisie légitimement de la demande principale, en se réservant le droit de la juger, & toutes les autres demandes incidentes de sa compétence, renvoyât les autres chefs dans l'autre, pour y être fait droit en cas de contestation sur le fond; car on comprend que sans contestation, il n'y auroit pas matière à renvoyer.

S'il s'agissoit d'un compte à régler, & que la partie de la compétence de l'Amirauté fût la plus considérable, il seroit de la règle pareillement que l'affaire y fût renvoyée étant portée en la Jurisdiction Consulaire, & *vice versa*; sauf toujours le renvoi nécessaire, ou la retenue des objets litigieux & contestés au fond, & sauf à renvoyer ensuite les mêmes objets après leur règlement, dans la Jurisdiction en droit de connoître de l'apurement du compte, pour entrer en compensation.

Si de part & d'autre on savoit se rendre ainsi justice, on n'entendrait plus de plaintes sur les entreprises d'une Jurisdiction sur l'autre.

Dans la vue de les faire cesser entièrement, il fut rendu un Arrêt au Conseil d'Etat du Roi le 18 Octobre 1729, qui ordonna que dans trois mois les Officiers des Amirautés & les Juges-Consuls de toutes les villes du Royaume où ils sont établis, représenteroient au Bureau du Commerce les titres contenant la compétence de leurs Juridictions; mais cet Arrêt n'a point eu de suite. Il seroit impossible en effet de prévoir tous les cas par un Règlement quelqu'étendu qu'il fût.

Les causes de la compétence de l'Amirauté sont tellement affectées à cette Jurisdiction, qu'aux termes de l'article précédent, ils en doivent connoître privativement à tous autres Juges, & entre toutes personnes privilégiées ou non; ce qui est encore confirmé par la clause finale du présent article, qui ajoute aussi: *nonobstant toutes soumissions contraires*, & cela avec raison & par une conséquence nécessaire, non-seulement parce que suivant la judicieuse observation du Commentateur, il n'est pas libre aux parties de se donner d'autres Juges que ceux auxquels la loi les soumet; mais encore parce que quand bien même ce point de Jurisprudence ne seroit pas aussi sûrement établi, on conçoit aisément qu'une soumission à d'autres Juges, si ce n'est à des arbitres en cas de société, ou de police d'assurance, ne vaudroit pas où nul privilège ne pourroit rien opérer. Or, aux termes de cet article & du précédent, il n'y a point

de privilège, soit de *committimus* ou tout autre, capable de dépouiller la Jurisdiction de l'Amirauté, des causes qui font de sa compétence.

Sur ces mots *Nourriture par ordre du maître pendant l'équipement des vaisseaux*; il convient d'observer.

1°. Que s'il s'agissoit d'une action à former contre des matelots pour nourriture à eux fournie pendant l'équipement du navire, elle ne devroit pas moins être portée dans la Jurisdiction de l'Amirauté, quoique la nourriture n'eût pas été fournie par ordre du maître; cette condition n'étant pas mise pour fonder la Jurisdiction de l'Amirauté, mais seulement pour insinuer que le maître ne seroit pas tenu de la payer ni l'armateur.

2°. Que l'ordre ou le consentement du maître, toujours suffisant pour l'assujettir au paiement de la nourriture fournie à ses matelots, ne l'est pas toujours de même pour obliger l'Armateur de lui en faire raison ou tenir compte; sur quoi, voyez ce qui sera observé sur l'article 9, titre 12, ci-après; & sur l'art 14, titre 1 du livre 2.

Au reste, tous les objets compris dans cet article ont chacun leur titre particulier dans la présente Ordonnance, sur chacun desquels aussi il sera fait des observations convenables.

A R T I C L E I I I.

COnnoîtront aussi *des prises faites en mer, des bris, naufrages & échouemens, du jet & de la contribution, des avaries, & des dommages arrivés aux vaisseaux & aux marchandises de leur chargement, ensemble des inventaires & délivrance des effets délaissés dans les vaisseaux de ceux qui meurent en mer.*

Cette attribution à l'Amirauté pour *les prises*, est encore d'aussi ancienne que celle de l'établissement de sa Jurisdiction. Ordonnance de 1400, article 4 & suivans; de 1517, art. 3 & suivans; de 1543, article 20; & de 1584, article 33.

Si l'on n'en peut pas dire autant des *bris, naufrages & échouemens, de jet & de la contribution*, c'est qu'il avoit paru superflu d'en faire une mention expresse, tout cela faisant partie *des faits de la mer*. Mais enfin il y fut pourvu par l'article 22 de l'Ordonnance de 1584, qui est formel pour l'attribution à l'Amirauté en cette partie, relativement à l'Edit du 12 Février 1576, & aux Lettres-patentes du 2 Août 1582. Ce qui a été confirmé depuis par l'Ordonnance de 1629, & par les divers Arrêts du Conseil indiqués sur l'article 13 du titre précédent. Cette attribution au reste est la même de quelque nature que soient les marchandises sauvées, prohibées ou non. Ainsi jugé par Arrêt du Conseil du 4 Août 1699, par rapport à un boucau de tabac naufragé à la côte de Frontignan.

Avaries. Par la même raison, il en a dû toujours être aussi de même des

avaries. Et cela s'entend, soit en cas d'abordage de navires ou de toute autre manière; & quoiqu'il s'agisse de l'abordage d'un vaisseau du Roi avec un navire marchand. Sur quoi, voyez l'article 11, titre des avaries *infra* qui est le 7 du livre 3.

Pour ce qui est de l'inventaire & délivrance des effets des gens morts en mer; c'est la disposition expresse de l'art. 76 de ladite Ordonnance de 1584.

Tous ces objets ont encore chacun un titre particulier dans la présente Ordonnance, *ubi vide notata*.

Ce qui est à observer seulement ici d'avance, au sujet de l'inventaire qui, aux termes de cet article, doit être borné aux effets délaissés par le défunt dans le vaisseau; c'est que si le Commentateur a raison de dire, que l'inventaire des autres effets trouvés ailleurs, doit être fait par les Juges ordinaires, sans que les Officiers de l'Amirauté puissent par droit de suite en prendre connoissance; cela ne doit s'entendre néanmoins que des effets que le défunt n'auroit pas eus avec lui dans le navire, autrement & s'ils eussent été tirés du navire avant ou depuis son décès, nul doute que les Officiers de l'Amirauté fussent fondés à les comprendre dans leur inventaire par droit de suite. Voyez *infra*, l'article 36 du titre des naufrages, qui est le neuvième du livre 4.

ARTICLE IV.

AUront encore la connoissance des droits de congé, tiers, dixième, balises, ancrage & autres appartenans à l'Amiral, ensemble de ceux qui seront levés ou prétendus par les Seigneurs ou autres particuliers voisins de la mer, sur les pêcheries ou poissons, & sur les marchandises ou vaisseaux sortant des ports ou y entrant.

LES Officiers de l'Amirauté ont aussi connu de tout temps des droits utiles & lucratifs dûs à M. l'Amiral. Conservateurs nés de ces droits, d'autant plus précieux & respectables, qu'ils sont tous droits Royaux & de la Couronne, comme s'en expliquent les Ordonnances d'après celle de 1480; ils sont aussi attentifs à les faire payer exactement qu'à veiller à ce qu'il ne s'en fasse pas d'extension, en obligeant les Receveurs de se renfermer dans les bornes qui leur sont prescrites pour leur perception.

Quant aux droits dûs aux Seigneurs & autres particuliers, ou par eux prétendus, soit sur les greves de la mer, soit sur les navires & marchandises à l'entrée ou à la sortie des ports: comme ce sont des droits maritimes, il étoit de la suite, tout de même que la connoissance en appartînt aux Juges de l'Amirauté.

Toutes les causes de cette nature sont donc de leur compétence, soit pour décider si ces droits sont légitimement acquis ou non, soit pour condamner au paiement ceux qui en sont redevables.

Depuis 1739, il y a une commission établie pour la vérification des titres; en vertu desquels, les droits maritimes sont prétendus de quelque nature qu'ils soient;

soient ; ainsi dans l'état actuel des choses , les Officiers de l'Amirauté ne sont plus Juges du fond de ces droits ; en cette partie leur compétence n'est pas supprimée ou révoquée ; elle n'est que suspendue. Du reste, tous les jugemens émanés de cette commission , soit pour supprimer ou pour confirmer certains droits , leur sont adressés pour tenir la main à leur exécution ; nouvelle preuve de leur compétence à cet égard , comme par le passé. Cela n'a pas changé non plus , depuis que les résultats de cette commission sont portées au Conseil du Roi , pour y être statué par Arrêt , en conséquence de l'Arrêt du Conseil du 24 Janvier 1756.

Pour empêcher qu'il ne se leve sur le public des droits dont la perception ne feroit pas autorisée , la regle est que les droits légitimes soient inscrits dans un tableau rendu public , tant au Greffe de l'Amirauté que dans le lieu de leur recette *infra*, article 14, titre du Greffier , & article 19, titre des ports & havres. Cela avoit déjà été prescrit par l'Ordonnance de 1584, article 94 , confirmée par celle de 1629, article 445 , afin que les Officiers de l'Amirauté fussent en état de réprimer les exactions qui pourroient être commises à ce sujet.

A R T I C L E V.

LA connoissance de la pêche qui se fait en mer , dans les étangs salés & aux embouchures des rivières , leur appartiendra : comme aussi celle des parcs & pêcheries , de la qualité des rets & filets , & des ventes & achats de poisson dans les bateaux , ou sur les greves , ports & havres.

Tout cela , & tout ce qui est porté dans les articles suivans est encore dépendant *du fait de la mer* , & par conséquent est de la compétence primitive & naturelle de la Jurisdiction de l'Amirauté. Cependant il y a une exception à cet article en faveur des Jurats de la ville de Bordeaux. Voyez l'article suivant.

L'exercice de la police par rapport à la pêche , appartient en plein à l'Amirauté , non-seulement sur celle qui se fait en pleine mer , dans les parcs & pêcheries , & sur tout le rivage que la mer couvre & découvre , & jusqu'où le grand flot de Mars peut s'étendre : (article 1 , titre 7 du livre 4 , ci-après ; ce qui est conforme à l'article 1 de l'ancien mémoire des droits de l'Amiral inséré dans Fontanon , & à l'article 1 du traité intitulé Jurisdiction de la marine , page 377 :) mais encore sur celle qui se fait dans les étangs salés & aux embouchures des rivières affluentes à la mer , jusqu'au lieu où le flux & le reflux cesse de se faire sentir. Delà le droit , par conséquent , de visiter les rets & filets servans à la pêche pour juger s'ils sont de la qualité & de la maille fixées par les Ordonnances & Réglemens , & de connoître tant des contraventions de toute espece qui peuvent se commettre au fait de la pêche , que des querelles , excès & crimes qui en peuvent être la suite , les événemens s'étant passés sur les barques , bateaux ou autres bâtimens de mer , ou sur les greves , ports ou havres.

Quoique tous ceci soit sans difficulté, les Officiers des Maîtrises des Eaux & Forêts, n'en disputent pas moins une partie à ceux de l'Amirauté.

Voici comme s'exprime à ce sujet l'Auteur des Loix Forestieres, ou du Commentaire sur l'Ordonnance des Eaux & Forêts, tome 2, page 127. Edit de 1753.

» Depuis plusieurs années il s'est élevé des contestations de compétence,
 » entre les Amirautés & les Maîtrises, sur les limites de la pêche maritime &
 » de la pêche en riviere; & quoique l'Ordonnance maritime combinée dans
 » toutes ses parties, les attributions aux Officiers des Eaux & Forêts & plu-
 » sieurs Arrêts, entr'autres ceux de Bordeaux en 1702, & de Rouen en 1722,
 » pussent être regardés comme décisifs sur cette matiere en faveur des Maîtri-
 » ses; nous nous abstiendrons d'en parler ici, parce que cela fait actuellement
 » une question qui attend une décision du Roi.

Il observe néanmoins ensuite, & c'est assurément donner bien affirmative-
 ment son avis » que si les prétentions des Amirautés leur étoient allouées,
 » elles produiroient au moins une nouveauté, c'est qu'elles renverseroient
 » l'établissement & la Jurisdiction de toutes les Maîtrises: qu'au surplus M.
 » l'Amiral, dans sa Requête, sur laquelle est intervenu l'Arrêt du Conseil du
 » 13 Décembre 1687, a déterminé lui-même le sens de l'Ordonnance de 1681,
 » en bornant la compétence de l'Amirauté, *aux crimes & délits commis sur mer,*
ses ports, havres & rivages.

Ces contestations n'ont pour objet que l'étendue de la riviere qui reçoit
 les eaux de la mer, & jusqu'où le flux & reflux se fait sentir. Cette partie de
 la riviere est-elle de la compétence de l'Amirauté ou de la Jurisdiction des
 Eaux & Forêts?

Je ne sache pas qu'entre ces deux Juridictions il y ait d'autre question, si
 toutefois c'en est une; & si effectivement la difficulté se borne là, peut-on
 bien dire, pour rendre odieuse la prétention des Officiers de l'Amirauté, qu'elle
tend à renverser l'établissement & la Jurisdiction de toutes les Maîtrises? Les Offi-
 ciers de l'Amirauté auroient-ils bonne grace à extorquer l'argument, comme
 ils le pourroient contre ceux des Eaux & Forêts?

Mais du moins les Officiers de l'Amirauté ont tort, si M. l'Amiral a reconnu
 en 1687, que leur Jurisdiction ne s'étendoit *qu'aux crimes & délits commis sur*
la mer, ses ports, havres & rivages.

Réponse. En supposant que M. l'Amiral ait fait cet aven, les Officiers des
 Eaux & Forêts entendent-ils en faire résulter, que leur Jurisdiction sur les
 rivières affluentes à la mer, ne s'arrête qu'à l'embouchure précisément de ces
 mêmes rivières? Mais si cela est, pourquoi ne revendiquent-ils pas les ports
 d'Amirauté établis sur ces rivières, tels que sont en Anis celui de Marans;
 sur la Sèvre, & ceux de Charente & de Rochefort sur la Charente? L'exis-
 tence de ces ports est donc une preuve que la Jurisdiction de l'Amirauté s'é-
 tend au delà du rivage de la mer, puisqu'ils sont sur rivières, jusqu'à une, deux
 & quatre lieues de distance de la mer. Or, si l'Amirauté a la police de ces
 ports, elle l'a aussi par une conséquence nécessaire sur le cours de ces mêmes
 rivières, au moins à prendre depuis chaque port en descendant jusqu'à la mer.
 L'argument tiré de la prétendue reconnaissance de M. l'Amiral n'est donc d'au-
 cun mérite.

On dit prétendue reconnoissance , parce qu'en effet elle est chimérique. Lors de l'Arrêt du 13 Décembre 1687, il s'agissoit d'une confiscation de onze cens sequins , prononcée au profit du Roi , par M. le Bret , Intendant de Provence , pour cause de commerce prohibé , laquelle confiscation M. l'Amiral réclamoit , comme étant la peine d'un délit maritime , les onze cens sequins ayant été saisis dans le vaisseau durant le cours de sa navigation , & en conséquence la poursuite du délit ayant été faite au Siege de l'Amirauté de Marseille. L'affaire en effet étoit de la compétence de cette Jurisdiction aux termes de l'article 10 , ci-après , qui porte que *tous les crimes & délits commis sur la mer , ses ports , havres & rivages seront* jugés par les Officiers de l'Amirauté.

Voilà tout ce que l'on trouve à ce sujet dans l'Arrêt en question ; sur quoi on laisse à penser , si c'est là reconnoître que cet article 10 borne la Jurisdiction de l'Amirauté au rivage de la mer , avec exclusion absolue de connoître des délits commis en riviere.

Lorsque pour prouver qu'un délit est de la compétence d'une Jurisdiction , l'on produit une loi qui le décide formellement & de la maniere la plus précise ; est-ce donc avouer que cette même Jurisdiction ne puisse connoître que de pareils délits ? une conséquence de cette nature n'est pas réfléchie.

Mais s'il étoit question de se prévaloir de ces aveux supposés implicite , quel avantage ne pourroit-on pas tirer de celui que fait notre auteur lui-même à la fin de la page précédente , en ces termes.

» Ce titre de l'Ordonnance de 1669 , n'a pour objet que la pêche dans les
» rivières , c'est-à-dire dans les eaux douces par elles-mêmes. Il y a des Ré-
» glemens particuliers pour les pêches maritimes , qui ne sont pas de notre
sujet.

Selon notre Auteur , la compétence de la Jurisdiction des Eaux & Forêts , par rapport à la pêche dans les rivières , ne regarde que les eaux douces ; partout où la mer monte dans les rivières , l'eau n'est plus douce ; la pêche qui s'y fait n'est donc pas du ressort de la Maîtrise , mais de l'Amirauté.

On veut bien néanmoins ne pas prendre droit de cet aveu , puisque l'Auteur l'a regardé comme sans conséquence , de la maniere qu'il s'est expliqué aussi-tôt après sur la question.

Il faut donc pour sa décision examiner si la compétence de l'Amirauté est véritablement bornée , par ledit article 10 , aux délits commis sur mer , ses ports , havres & rivages.

Et d'abord quand cela seroit , on ne pourroit en tout événement exclure l'Amirauté de l'exercice de toute Jurisdiction dans les rivières affluentes à la mer , puisqu'elles y ont constamment des ports & havres , & que cet article 10 leur attribue la connoissance des délits commis dans les ports d'Amirauté , sans distinguer s'ils sont en rivières ou sur le bord de la mer ; ce qui entraîne nécessairement la police de ces mêmes ports. Ainsi du moins faudroit-il laisser les Officiers de l'Amirauté tranquilles dans leur possession.

Mais est-il vrai que tout le droit des Amirautés soit renfermé dans cet article 10 ? Pour en juger il n'y a qu'à jeter les yeux sur celui-ci , sur le suivant , & sur le huitieme du présent titre.

Cet article-ci leur attribue la connoissance de la pêche *dans les étangs salés* ; & aux embouchures des rivières. Cela n'est pas décisif , à la bonne heure ; mais

que répondre à la vue de l'article suivant, qui leur attribue de même la connoissance des dommages causés par les bâtimens de mer, aux pêcheries construites, *même dans les rivières navigables*, & de ceux que les bâtimens en recevront, ensemble des chemins destinés *pour le hâlage des vaisseaux venans de la mer*; & encore à la vue de l'article 8, qui, en parlant de la levée des corps noyés trouvés sur les greves ou dans les ports, ajoute: *même de la submersion des gens de mer étant à la conduite de leurs bâtimens dans les rivières navigables*.

Des textes aussi clairs n'ont pas besoin de commentaire pour prouver que la Jurisdiction de l'Amirauté ne s'arrête pas au rivage de la mer, & qu'elle s'étend au contraire dans les rivières navigables, jusqu'où le flux, qui s'y fait sentir, peut porter ses bâtimens de mer.

Si après tout il pouvoit rester quelque doute sur le sens de ces articles, il feroit aisé de le lever en recourant aux anciennes Ordonnances, sur lesquelles ils sont fondés, & aux Réglemens postérieurs qui les ont confirmées.

Par l'Ordonnance du 27 Février 1534, il est dit: » à l'Amiral & ses Officiers seulement, appartient de connoître de tous les crimes, excès, délits » perpétrés en la mer, ports, havres & rivages, & *rivières navigables*, côtes » & rivages que la mer couvre & découvre, & *tant que le grand flot de Mars* » *peut s'étendre*, même entre personnes privées, & non autrement sujettes » à l'Amiral & à ses Officiers.

On trouve une pareille disposition dans l'Ordonnance du 12 Février 1576, qui parle tout de même des rivières navigables. L'Arrêt du Conseil du 14 Mars 1654, en parle aussi, & ajoute: tant que le grand flot de la mer peut s'étendre.

Depuis notre Ordonnance, il y a l'Arrêt du Conseil du 31 Décembre 1686, pour le port de Dunkerque. Il porte en termes exprès que les Officiers de l'Amirauté » connoîtront de toutes les matieres tant civiles que criminelles & » de police, concernant la marine, navigation & commerce maritime, cir- » constances & dépendances, & de tous cas arrivés ou à arriver sur la mer, » quais, ports, greves *eaux*, *rivières ou canaux* & rivages tant que le flot de » Mars peut s'étendre. Cet Arrêt du Conseil a été suivi d'une Déclaration du Roi, conforme, en date du 31 Janvier 1694, pour toutes les Amirautés du Royaume, enregistrée au Parlement le 20 Février de la même année.

A tout cela on n'a à opposer que deux Arrêts, l'un du Parlement de Bordeaux, & l'autre du Parlement de Rouen. Celui de Bordeaux, l'Auteur, tome I, page 33, le date du 3 Mars 1702, & selon lui il a été fait défenses aux Officiers de l'Amirauté » de connoître d'aucuns faits de pêche, épaves, & autres » faits d'Eaux & Forêts sur les rivières de Gironde, Dordogne & Garonne, » jusqu'à l'embouchure de la mer. » A l'égard de celui de Rouen, qu'il indique simplement de l'année 1722, sans autre date, & sans énoncer sa décision; il y a apparence qu'il n'est pas plus favorable aux Officiers des Eaux & Forêts; & de là il n'y a rien de positif à en conclure, parce qu'il y a deux manières d'entendre ce que signifient ces mots: *jusqu'à l'embouchure de la mer*.

Au surplus ce n'est point sur ces Arrêts qu'il faut se régler pour juger de l'étendue de la Jurisdiction que le Roi a entendue donner respectivement aux Officiers de l'Amirauté & à ceux des Eaux & Forêts; non-seulement parce que c'est au Roi qu'il appartient spécialement de s'expliquer sur toute attribution

de Jurisdiction , mais encore parce que ces mêmes Arrêts sont en contradiction avec d'autres : & c'est par cette double raison que par Arrêt du Conseil d'Etat du 13 Juillet 1728 , » Sa Majesté a évoqué en son Conseil toutes les contestations mus & à mouvoir , pour raison de la compétence entre les Officiers » des Eaux & Forêts & ceux de l'Amirauté , circonstances & dépendances , » & a nommé des Commissaires pour donner leurs avis sur le tout , & être » ensuite statué par Sa Majesté ce qu'il appartiendra.

C'est sans doute cet Arrêt d'évocation qui a fait dire à l'Auteur que la décision étoit instante au Conseil du Roi , cependant elle n'a pas encore paru.

Si elle intervient dans la suite , & qu'elle soit fondée sur l'Ordonnance de la Marine (comme l'Auteur que je combat à regret , par la haute estime que m'ont inspiré pour lui ses rares talens , sa profonde érudition & ses vues vraiment philosophiques , reconnoît lui-même que cela doit être , puisqu'il invoque les dispositions de la même Ordonnance.) Je doute fort qu'il ait eu raison de dire que cette Ordonnance combinée dans toutes ses parties , est décisive en faveur des Officiers des Eaux & Forêts. Il me semble que l'intérêt de sa Jurisdiction l'a trop préoccupé pour lui laisser la liberté de porter un jugement impartial. Il est vrai que l'on peut me supposer la même prévention en faveur de la Jurisdiction de l'Amirauté ; mais après ce qui vient d'être exposé , l'affaire est assez entendue pour que le Public puisse nous juger.

Par rapport à la riviere de Charente , où est établi le port de Rochefort , jamais les Officiers des Eaux & Forêts n'ont prétendu y exercer leur Jurisdiction au préjudice des Officiers de l'Amirauté , soit de la Rochelle soit de Marennes ; mais sous prétexte que le port de Charente , qui est à une lieue au-dessus de celui de Rochefort & du même côté de la riviere , est de l'Amirauté de Marennes , parce qu'il est en Saintonge , les Officiers de cet Amirauté prétendirent autrefois , que le port de Rochefort devoit également relever d'eux , sans prendre garde que Rochefort est de l'Aunis. Aussi par Arrêt du Conseil du 18 Décembre 1684 , fut-il jugé » que la Jurisdiction des affaires d'Amirauté » audit port de Rochefort , appartenoit aux Officiers de l'Amirauté de la Rochelle , avec défenses à ceux de Marennes de les troubler , quant à ce , dans » l'exercice de ladite Jurisdiction.

Depuis , ces Officiers de Marennes , ont encore prétendu connoître de tout ce qui arrive sur la même riviere de Charente , depuis Rochefort jusqu'à la mer ; & il a été décidé par M. l'Amiral que la riviere est des deux Juridictions par moitié ; de maniere que la partie voisine de la Saintonge , jusqu'au milieu de sa largeur , est de l'Amirauté de Marennes , & l'autre moitié de l'Amirauté de la Rochelle. Voyez *suprà* , article 2 du titre précédent , un autre Règlement de M. de Vendôme , pour les prises conduites dans la riviere de Charente



ARREST DU CONSEIL D'ETAT

D U R O I,

Du 31 Décembre 1686.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

VU par le Roi, étant en son Conseil, l'Arrêt rendu en icelui le 31 Janvier dernier, par lequel Sa Majesté auroit ordonné que par les sieurs Desmadris, Intendant de la Justice, Police & Finance de la ville de Dunkerque, & de Clouzeaux, lors Commissaire - Général de la Marine, au port & arsenal de ladite Ville, il seroit pris connoissance des différens & contestations mues entre les Officiers de l'Amirauté & ceux du Magistrat de la Ville pour raison de leurs fonctions, & le procès-verbal desdits Sieurs Desmadris & de Clouzeaux: contenant les dires & défenses desdits Officiers de l'Amirauté & du Magistrat, ensemble l'avis desdits Sieurs Commissaires: Et tout considéré, Sa Majesté étant en son Conseil, conformément à l'avis desdits sieurs Desmadris & de Clouzeaux, a maintenu & maintient les Officiers de l'Amirauté de ladite Ville de Dunkerque, dans la connoissance & Jurisdiction de toutes les matieres, tant civiles que criminelles & de police, concernant la Marine, navigation & commerce maritime, *circonstances & dépendances*, & de tous cas arrivés ou à arriver sur la mer, quais, ports, greves, eaux, rivières ou canaux & rivages, tant & si loin que se peut étendre *le flot de Mars*, à l'exception néanmoins de canaux faits de main d'homme, & qui sont fermés par des écluses; comme aussi dans la faculté de recevoir les maîtres & conducteurs de navires, belandres & autres vaisseaux, les pilotes-côtiers, & hauturiers, les charpentiers, calfats & tous autres artisans fervans aux fonctions de la Marine, & navigation, & dans la connoissance de tous leurs faits pour les fonctions de leurs maîtrises; ordonne que le Franc, vendeur établi en la ville de Dunkerque, continuera ses fonctions ordinaires, comme il se pratique dans les autres villes de Flandres, & dans celle de Calais; voulant néanmoins que s'il arrive quelque différent de paroles, excès & voies de fait sur le quai, entre les marchands & autres particuliers dans le temps

que ledit Franc, vendeur procédera à la vente des marchandises, lesdits Officiers de l'Amirauté en prennent connoissance; que le Lieutenant-Général & les Gens du Roi du Siege de l'Amirauté, jouissent de l'exemption du logement des gens de guerre, conformément au Règlement du 4 Novembre 1651, & soient pareillement exempts aussi-bien que tous les Officiers dudit Siege des droits de ladite Ville, & accises des boillons qu'ils consomment dans leurs familles; & d'autant que lesdits Officiers n'ont aucun lieu pour tenir la justice: veut Sa Majesté que le Magistrat leur prête une chambre dans l'Hôtel de Ville, jusqu'à ce qu'autrement par Sa Majesté il en ait été ordonné. A l'égard du géolier il continuera de prêter serment seulement devant les Officiers dudit Magistrats, comme par le passé, & fera néanmoins également obligé de répondre des prisonniers qui lui seront remis par ordres desdits Officiers de l'Amirauté.

Quant à la cloche qui est dans la tour du quai, lesdits Officiers de l'Amirauté la pourront faire sonner quand ils l'estimeront à propos, soit pour l'exécution de leurs sentences, soit pour la publication des Ordonnances du Roi qui leur seront adressées; à l'effet de quoi sera le gardien de la Tour obligé d'obéir à leurs Ordonnances, & au surplus seront les Officiers dudit Magistrat tenus d'enregistrer les lettres de provisions de ceux de l'Amirauté lorsqu'elles leur seront portées par leurs Greffiers, sans qu'il soit besoin que lesdits Officiers s'y présentent eux-mêmes; & quant au rang & Préséance dans les cérémonies publiques, les Officiers dudit Magistrat précéderont comme par le passé, ceux de l'Amirauté, en cas qu'ils s'y trouvent; enjoint Sa Majesté audit sieur Desmadris & au sieur Patours, Intendant de la Marine de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt. FAIT au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le trente-un jour de Décembre 1686,

Signé, COLBERT.

LETTRES PATENTES

D U R O I,

EN FORME DE DÉCLARATION,

Portant que les Officiers des Amirautés connoîtront des matieres tant civiles que criminelles contenues en l'Ordonnance de 1681 ; ensemble des cas qui pourront arriver sur la mer, les ports, havres & rivages, & sur les quais, même entre particuliers & personnes privées.

Du 31 Janvier 1694.

Registrées au Parlement le 20 Février 1694.

L OUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre: A tous ceux qui ces présentes Lettres verront, Salut. Sur ce qu'il nous a été représenté que souvent il s'élevoit des contestations entre les Juges des Amirautés & les Juges ordinaires des lieux, touchant la connoissance & juridiction des matieres, tant civiles que criminelles & de Police, & de tous cas arrivés sur les quais ; à quoi voulant pourvoir, & interprétant en tant que besoin seroit les Ordonnances de 1430, 1543, & de 1681, par lesquelles Nous & les Rois nos prédécesseurs aurions attribués aux Juges des Amirautés la connoissance & définition des choses quelconques survenantes à la mer & par les greves d'icelles. A CES CAUSES, & autres à ce nous mouvant, Nous avons déclaré & déclarons par ces présentes signées de notre main, voulons & nous plaît, conformément à l'Arrêt rendu en notre Conseil d'Etat, Nous y étant, le 31 Décembre 1686, pour le port de Dunkerque, que les Juges de l'Amirauté connoissent des matieres tant civiles

que criminelles, contenues en notre Ordonnance de 1681, ensemble des cas qui pourront arriver sur la mer, les ports, havres & rivages, & sur les quais, même entre particuliers & personnes privées, sans que lesdits Officiers puissent y être troublés par nos Juges ordinaires ni par les Juges des Seigneurs particuliers, leur faisant défenses de s'immiscer dans la connoissance des cas qui arriveront es-lieux ci-dessus expliqués, à peine de nullité. Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers, les Gens tenant notre Cour de Parlement à Paris, que ces Présentes ils ayent à faire registrer, & le contenu en icelles garder & observer selon sa forme & teneur: CAR tel est notre plaisir ; En témoin de quoi Nous avons fait mettre notre Scel à ces Présentes. Donné à Versailles le trente-unieme Janvier, l'an de grace mil six cens quatre-vingt-quatorze ; & de notre regne le cinquante-unieme. *Signé, L OUIS ; Et sur le repli : Par le Roi, P H E L Y P E A U X.* Et Scellées du grand Sceau de cire jaune.



ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

Qui évoque au Conseil les Procès, Différens & Contestations entre les Officiers des Eaux & Forêts & ceux de l'Amirauté, & qui les renvoie pardevant les Commissaires y dénommés.

Du 13 Juillet 1728.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

LE ROI étant informé qu'il arrive souvent des contestations entre les Officiers des Eaux & Forêts & ceux des Amirautés, au sujet de leur compétence sur l'embouchure des rivières qui se jettent dans la mer; que ces contestations ayant été portées en divers Parlement du Royaume, ont été jugées d'une manière dans les uns, & d'une autre manière dans les autres; que ces différens jugemens établissent une variété de Jurisprudence dans une matière où elle doit être uniforme & générale dans toute l'étendue de son Royaume; Sa Majesté a cru qu'il étoit nécessaire d'y parvenir par un Règlement général, & de nommer pour cet effet des Commissaires de son Conseil, sur l'avis desquels il pût être rendu, en connoissance de cause, Oûi le rapport du sieur le Pelletier, Conseiller d'Etat ordinaire, & au Conseil Royal, Contrôleur Général des Finances, Le Roi en son Conseil, a évoqué à foi & à son Conseil tous les procès,

différens & contestations mus & à mouvoir pour raison de la compétence des Officiers des Eaux & Forêts & ceux de l'Amirauté, circonstances & dépendances; même les Requêtes en cassation, qui ont été ou qui pourront être présentées contre les Arrêts qui ont jugé les contestations qui ont été portées devant eux, concernant la compétence des deux Jurisdictions des Eaux & Forêts & de l'Amirauté, nonobstant le laps de temps, duquel Sa Majesté les a relevés, & les a renvoyés devant le sieur Fagon, Dormesson, Machault & de Baudry, Conseillers d'Etat; pour au rapport du sieur de Vanolles, Maître des Requêtes, & après qu'il en aura été communiqué à l'Inspecteur du Domaine, donner leur avis, & être par Sa Majesté statué ce qu'il appartiendra. Fait au Conseil d'Etat du Roi, tenu à Versailles le treizieme Juillet mil sept cent vingt-huit. Collationné.

Signé GUYOT.

Les Officiers de l'Amirauté connoissent tout de même des différens nés à l'occasion des ventes en gros, de poisson, faites dans les mêmes endroits que désigne notre article; mais hors de là, c'est aux Juges ordinaires de la Police des Villes à en connoître. Lettre de M. le Procureur-Général, Joly de Fleury, du 14 Octobre 1726. C'est aussi à ces derniers qu'il appartient de permettre le débit du poisson en public, qu'il s'agisse de l'exposer à la cohue ou de le vendre dans les barques comme il arrive toujours au sujet des sardines fraîches; & enfin de mettre le prix au poisson vendu en détail, dans les lieux où l'usage en est établi.

Au sujet des parcs & pêcheries qui ont leur titre particulier dans la présente Ordonnance, la commission dont il a été parlé sur l'article précédent a aussi pour objet l'examen des titres en vertu desquels les Seigneurs & les autres particuliers s'attribuent la propriété des parcs & pêcheries dont ils sont en possession. Ainsi le droit qu'ont toujours eu les Juges de l'Amirauté de con-

noître

noître du droit d'avoir ces pêcheries est également suspendu. Cependant comme au préjudice des défenses expresses portées par cette Ordonnance, de bâtir à l'avenir aucun parcs sur les greves de la mer, des Seigneurs se sont avisés de temps à autres de concéder à des particuliers des terrains dans la mer, pour y établir des pêcheries ; & que des particuliers se sont même ingérés d'en prendre de leur autorité ; toutes les fois que ces entreprises sont venues à la connoissance du Procureur du Roi, il s'est pourvu & a fait ordonner la démolition de ces nouveaux parcs. De sorte qu'il n'y a de soumis au jugement de la commission que le point de savoir, si ceux dont les parcs, écluses ou bouchots sont d'ancienne construction, toutefois postérieure à l'année 1544, en conserveront la propriété & possession ou non, ou à quelles conditions.

Il est vrai que la commission a aussi à juger, si les Seigneurs qui ne craignent point de s'attribuer la propriété du rivage & des greves de la mer, & par là le droit d'établir des pêcheries à leur gré, sont fondés ou non ; mais outre que cette prétention est absurde, si elle n'est appuyée d'une concession spéciale du Roi, c'est qu'en tout cas les défenses expresses de l'Ordonnance autorisent les Juges de l'Amirauté à s'opposer par provision à toute innovation. Si en effet ils n'y eussent pas été aussi attentifs, la côte seroit actuellement toute hérissée de ces pêcheries qui priveroient le public de la pêche du coquillage, objet extrêmement important pour la subsistance de plusieurs milliers d'hommes, sans compter les périls auxquels la navigation est exposée par le moyen de ces parcs.

Quelquefois dans la recherche de ces nouvelles pêcheries, il est arrivé qu'on a confondu dans la liste quelques-unes des anciennes, & c'est de celles-là seulement que l'Amirauté s'est abstenue de connoître, en sauvant aux parties à se pourvoir pardevant la commission ; ce qui n'a pas empêché qu'en même-temps il n'ait toujours été fait défenses d'innover.

L'état d'indécision où l'on est, depuis tant d'années, par rapport à une quantité très-considérable de parcs, qui sûrement ne seront pas conservés en définitive, fait souhaiter avec impatience qu'il intervienne enfin une décision générale, par le moyen de laquelle on sache à quoi s'en tenir à cet égard. Alors les parcs étant en petit nombre, il seroit plus aisé aux Officiers de l'Amirauté d'y exercer la police, & par là de prévenir la perte du petit poisson, même du fray qui s'y prend journellement. Voyez *infra* l'article 4, titre 3 du livre 5.



ARTICLE VI.

Connoîtront pareillement des dommages causés par les bâtimens de mer, aux pêcheries construites, même dans les rivières navigables, & de ceux que les bâtimens en recevront ; ensemble des chemins destinés pour le halage des vaisseaux venans de la mer, s'il n'y a règlement, titre ou possession contraire.

Nos pêcheries sont de deux fortes ; les une sont appelées parcs ou écluses, dont la construction se fait avec de fort grosses pierres ; les autres sont appelées bouchots, qui se font avec d'assez gros pieux enfoncés dans la vase jusqu'à une certaine profondeur.

De maniere ou d'autre, ces pêcheries sont bien plus capables de faire du dommage aux bâtimens de mer, que ceux-ci de leur en causer, mêmes aux bouchots, à moins qu'il ne fût question de gros navires ; mais il n'est guere possible qu'ils les abordent, étant comme nécessairement échoués sur la plage, avant que d'y arriver. Ainsi cet article qui suppose un dommage réciproque, & même un dommage causé seulement par les bâtimens de mer, ne peut regarder naturellement, dans cette Amirauté, que les bouchots pratiqués vers l'embouchure de la rivière de Sévre.

Quoiqu'il en soit, que le dommage soit arrivé au bâtiment ou à la pêcherie, comme la présomption est de droit que le navire y aura été porté par la violence du vent ou par quelqu'autre accident, il ne peut être considéré que comme une avarie à supporter en commun par le bâtiment & la pêcherie ; & cela sans examiner si la pêcherie a été légitimement établie ou non, suffisant qu'elle subsiste, pour que le maître du bâtiment n'ait rien à dire, comme n'étant pas partie capable pour contester le droit du possesseur de la pêcherie.

Il faut supposer néanmoins que la pêcherie ne se trouve pas à 200 brasses près du passage ordinaire des vaisseaux ; autrement le propriétaire d'une telle pêcherie répondroit seul de tout le dommage. Voyez *infra*, article 11, titre 3 du livre 5. De même du propriétaire d'une madrague, s'il avoit manqué d'y mettre des hoirins, bouées ou gaviteaux, conformément à l'article 3, titre 4 du même livre 5.

La compétence de l'Amirauté a lieu, aux termes de cet article, aussi bien pour les pêcheries construites *dans les rivières navigables*, que sur celles pratiquées sur les greves de la mer ; mais il ne faut entendre par-là que la partie de la rivière jusqu'où le flux & le reflux de la mer se fait remarquer, comme il a été observé sur le précédent article. La partie supérieure de la rivière dépend de la Jurisdiction des Eaux & Forêts, jusqu'à l'autre partie où la rivière cesse d'être navigable, laquelle dernière partie relève des Seigneurs Hauts-Justiciers, sur le territoire desquels elle coule. Telle est la distinction qu'il faut faire, en conciliant la maxime qui attribue au Roi les rivières navigables, avec celle qui accorde aux Seigneurs Hauts-Justiciers la propriété des autres rivières.

Pour ce qui est des chemins nécessaires pour le halage des vaisseaux dans une rivière, jusqu'à l'endroit où cesse le flux de la mer, il étoit naturel tout de même que l'Amirauté en eût la direction à l'exclusion de tous autres Juges, cette partie de la rivière étant soumise à sa Jurisdiction; cependant l'article excepte, *s'il n'y a règlement, titre ou possession contraire*. Je ne sache pas qu'aucun Seigneur soit dans le cas de l'exception dans l'Amirauté de la Rochelle.

Mais à Bordeaux, c'est autre chose à l'égard des Jurats. Non-seulement pour cet objet, mais encore pour ce qui concerne le lestage & délestage, & en général l'exercice de la Justice, tant civile & criminelle que de la police, sur la rivière, le port & havre de la ville, ils l'ont conservé au préjudice des Officiers de l'Amirauté.

Dès le 8 Octobre 1681; les Jurats avoient déclaré nul & incompétemment rendu, un Jugement de l'Amirauté, pour le délestage. Les 12 Août & 20 Octobre 1682, ils leur avoient fait défenses de se mêler de faire la visite des vaisseaux, d'exercer aucun acte de Justice ou de police sur la rivière & le port; défenses réitérées en 1685 & 1686: malgré cela néanmoins, les Officiers de l'Amirauté, fondés sur la présente Ordonnance, prétendant toujours se maintenir dans le droit à eux attribués, il intervint enfin un Arrêt du Conseil du 6 Juillet 1687, qui mit fin aux contestations & au conflit de Jurisdiction.

Cet Arrêt est remarquable, il est conçu en ces termes:

» Le Roi, conformément à l'avis du sieur de Rix, a reçu lesdits Maires &
 » Jurats opposans à l'exécution de l'Ordonnance de 1681, art. 4, tit. 1, liv.
 » 1; aux art. 5, 8, 10, 11 du tit. 2; aux art. 7 & 22, tit. 1 du liv. 4; aux art.
 » 1, 2, 5 du tit. 2, & aux art. 1, 3, 8, tit. 4 du même liv. 4; ce faisant, or-
 » donne Sa Majesté que lesdits Maires & Jurats exerceront eux-mêmes, les
 » fonctions de *maîtres de quais*, sans être obligés de prêter serment pardevant
 » le Juge de l'Amirauté, & auront soin de l'entretien des tonnes, balises, le-
 » tage & délestage; de faire ranger & amarrer les vaisseaux dans le port, veil-
 » ler à la police des quais, & dudit port & havre, & indiquer les lieux pour
 » chauffer les bâtimens, goudronner les cordages & travailler aux radoubs
 » & calfatage; qu'ils connoîtront de la vente & achat du poisson dans les ba-
 » teaux & sur les greves, ports & havres de ladite Ville; comme aussi de la
 » levée des corps noyés, & crimes qui se commettront dans l'étendue de la-
 » dite Jurisdiction; à l'exception toutefois de tous les endroits où le flot de la
 » mer s'étend, dans lesquels la Jurisdiction de l'Amirauté sera exercée; que
 » lesdits Jurats recevront les maîtres charpentiers, calfateurs, cordiers &
 » voiliers; tiendront la main à l'exécution des art. 7 & 22 du tit. 1 du liv.
 » 4, portant défenses aux marchands, facteurs ou commissionnaires de laisser
 » sur les quais leurs marchandises plus de trois jours, aux peines y conte-
 » nues, & auront soin de l'entretien des grilles de fer, des égouts de la ville
 » de Bordeaux, quais & ponts qui ont leur décharge dans le port, nonobstant
 » ce qui est porté par ladite Ordonnance de 1681, à laquelle Sa Majesté dé-
 » roge pour ce regard, sans tirer à conséquence. A l'égard des autres deman-
 » des & prétentions formées par lesdits Jurats, Sa Majesté les en a déboutés
 » & déboute, & ordonne que le droit d'*ancrage, tonnes & balises, sera perçu*
 » au profit du sieur Amiral, leur faisant très-expreses inhibitions & défenses
 » d'en prendre connoissance ni d'en faire la levée, à peine d'être contraints

» à la restitution ; voulant seulement qu'ils continuent de recevoir les rapports
 » de la quantité de lest que les maîtres de navires auront , & qu'ils débarque-
 » ront. Enjoint Sa Majesté au sieur Commissaire départi en la Généralité de
 » Bordeaux de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt. Fait au Conseil
 » d'Etat du Roi , &c. Par-là la Jurisdiction de l'Amirauté est extrêmement
 » resserrée à Bordeaux.

Le chemin pour le halage des vaisseaux est fixé par les anciennes Ordonnances à vingt-quatre pieds de large. C'est donc cet espace le long des rivières navigables jusqu'où le flux de la mer se fait sentir , qui est de la compétence de l'Amirauté ; mais savoir s'il en doit être de même d'un pareil espace le long du rivage de la mer. Voyez *infra* , sur l'article 2 , titre 7 , livre 4.

ARTICLE VII.

Connoîtront encore des dommages faits aux quais , digues , jetées , palissades & autres ouvrages faits contre la violence de la mer , & veilleront à ce que les ports & rades soient conservés dans leur profondeur & netteté.

La compétence de l'Amirauté en cette partie n'a jamais été révoquée en doute , ni , par une conséquence inévitable , le droit de contraindre les particuliers en possession des quais , & de percevoir à ce sujet des droit de calage & amarrage , aux réparations ordinaires & à l'entretien de ces quais en bon état , puisque ce n'est qu'à cette condition que ces droits de quais leur ont été concédés pour en faire la perception sous l'autorité de l'Amirauté qui seule a droit d'en connoître.

Quant à la reconstruction à neuf des quais & au nettoyage du bassin & des avenues du port , comme ce sont des ouvrages publics qui ne peuvent se faire qu'avec le secours des deniers levés sur le public à cette fin , ce n'est qu'à ceux qui ont le maniement de ces deniers , qu'il convient de diriger ces ouvrages ; mais ces ouvrages une fois faits & achevés , la police de l'Amirauté rentre dans tous ses droits pour veiller à leur conservation & entretien.

Du reste , quoique l'inspection sur ces ouvrages ne lui appartienne point pendant leur construction , elle n'a pas moins l'exercice de la police dans tous les endroits où se font les travaux , que dans le reste du port & de ses dépendances , pour maintenir le bon ordre & punir ceux qui y contreviennent.

L'attribution à l'Amirauté des cas énoncés tant dans cet article que dans les deux articles précédens , renouvelée & confirmée , d'abord par Arrêt du Conseil du 31 Octobre 1686 , pour Dunkerque , l'a ensuite été pour toutes les Amirautés du Royaume , par Lettres-patentes en forme de Déclaration du Roi , en date du 31 Janvier 1694 , registrées au Parlement le 20 Février suivant. Il y est dit expressément que les Juges des Amirautés connoîtront des matieres tant civiles que criminelles , contenues dans la présente Ordonnance ; ensemble des cas qui pourront arriver sur la mer , ses ports , havres & rivages , & sur les

quais, même entre particuliers & personnes privées, sans que lesdits Officiers y puissent être troublés par les Juges ordinaires, ni par les Juges des Seigneurs particuliers, auxquels défenses sont faites de s'immiscer dans la connoissance des cas qui arriveront es-lieux ci-dessus expliquées, à peine de nullité.

A R T I C L E V I I I.

Feront la levée des corps noyés & dresseront procès-verbal de l'état des cadavres trouvés en mer, sur les grèves ou dans les ports; même de la submersion des gens de mer, étant à la conduite de leurs bâtimens dans les *rivieres navigables*.

EXception en faveur des Jurats de Bordeaux. Voyez *suprà*, article 6. Ce n'est pas seulement des corps noyés trouvés dans les endroits désignés par cet article, que l'Amiral a droit de faire la levée par privilege exclusif; c'est encore des corps de ceux qui ont été tués dans les mêmes endroits, pour en user à cet égard de la maniere prescrite par l'Ordonnance de 1670, titre 4; faire la recherche des meurtriers & les poursuivre.

A l'égard des corps noyés, dès que l'Amirauté en est informée, le Lieutenant se transporte sur le lieu avec le Procureur du Roi, le Greffier & l'un des Chirurgiens de l'Amirauté. Là se fait la visite du cadavre, avec procès-verbal de l'état où il se trouve. S'il n'a aucune blessure ou contusion capable de faire présumer que sa mort n'a pas été fortuite & accidentelle; en un mot, s'il n'a que les symptômes d'un homme simplement noyé; après s'être informé des assistans, qui sont ordinairement en grand nombre, de son nom, de sa profession & de sa demeure, on le livre à ceux de ses parens ou amis qui le réclament pour lui faire donner la sépulture; & à défaut de réclamation, on prie le Curé du lieu de la lui faire donner, ce qu'il ne peut refuser, même dans le cas où il ne se trouve dans les habits du cadavre aucune marque de catholicité, parce que dans le doute, la présomption est en faveur de la catholicité. Voyez *infra*, article 34, titre des naufrages.

Si le contraire étoit prouvé, la sépulture auroit lieu seulement dans le lieu désigné pour l'inhumation des étrangers, sans cérémonie.

Alors les choses en demeurent là. Mais si le cadavre se trouvoit blessé; après avoir pourvu tout de même à lui faire donner la sépulture, il seroit fait une information à la maniere ordinaire, pour tâcher de découvrir les auteurs & les complices de ce tragique événement.

Rivieres navigables. Voir à ce sujet ce qui a été dit sur les articles 5 & 6, ci-dessus.

Au surplus, la levée des corps noyés dans les rivieres appartiendroit tout de même à l'Amirauté, quoiqu'il ne s'agiroit pas de gens de mer, mais simplement des passagers ou autres personnes qui par occasion seroient allées au navire. L'article en ne parlant que des gens de mer en cet endroit, n'a

fait qu'exprimer le cas ordinaire, sans exclusion des autres personnes. Et en effet c'est le lieu où le cadavre est trouvé qui décide de la compétence du Juge pour la levée du corps, sans égard à la qualité & condition de la personne. Aussi le commencement de l'article ne fait-il aucune distinction. Arrêt conforme de Rouen, du 9 Mars 1696, sur conflit entre le Sénéchal de Fescamp & les Officiers de l'Amirauté dudit lieu, au sujet d'un cadavre trouvé au pied de la falaise.

De même, c'est le lieu où le crime est commis qui décide de la compétence de l'Amirauté, de quelque qualité que soient les coupables. Déclaration du Roi, du 31 Janvier 1694.

ARTICLE IX.

Assisteront aux montres & revues des Habitans des paroisses sujettes au guet de la mer, & connoîtront de tous différens qui naîtront à l'occasion du guet; comme aussi des délits qui seront commis par ceux qui feront la garde des côtes tant qu'ils seront sous les armes.

LE Commentateur distingue, mal-à-propos, *le guet de la mer, de la garde des côtes*, puisque c'est absolument la même chose. D'ailleurs la garde ne se fait réellement qu'en temps de guerre ou suspect, & jamais en temps de paix, si quelque incident n'y donne lieu.

Originellement le guet de la mer, ou la garde de la côte se faisoit par les ordres & sous le commandement de l'Amiral. Ordonnance de 1517, art. 29; de 1543, article 8; & de 1584, article 17. Aujourd'hui c'est autre chose, comme sera observé, ci-après, titre 6 du livre 4, article 1.

Anciennement aussi, quoique le guet ne se fit point en temps de paix, ceux qui y étoient sujets, n'étoient pas moins tenus de payer à M. l'Amiral, le droit de guet, au taux accoutumé. En temps de guerre le droit n'étoit pas dû à cause que le guet se faisoit réellement; mais ceux qui y manquoient, payoient le droit avec l'amende du défaut. Même Ordonnance de 1517, article 30; de 1543, article 9, & de 1584, article 18. Il y a long-temps qu'il ne se paye plus aucun droit de guet à l'Amiral; cependant ce droit se percevoit encore lors de la Déclaration du Roi, du 31 Octobre 1647, comme il résulte du préambule de ladite Déclaration. Il se payoit aussi encore en Normandie en 1659, comme le prouve l'Arrêt du Conseil du 11 Juillet audit an 1659. Enfin il se payoit encore en 1687. Voyez sur l'article 1, titre 6 du livre 4, ci-après, les raisons de la cessation du paiement de cette redevance.

Pour ce qui est des montres ou revues des hommes sujets au guet de la mer, dont il est parlé dans cet article; l'Amiral avoit droit de les faire deux fois l'an en temps suspect de guerre, aux termes de l'article 28 de l'Ordonnance de 1517, & du 7 de l'Ordonnance de 1543; mais en temps de paix il ne le pouvoit que de deux ans en deux ans. Article 16 de l'Ordonnance de 1584.

Cette distinction ne subsiste plus. Voyez ce qui sera observé sur l'article 3, titre 5 du livre 4, ci-après

Par cet article, confirmé par ledit article 3 & par les Réglemens postérieurs, notamment par celui du 28 Janvier 1716, article 4 du titre 2, les Officiers de l'Amirauté, comme représentans en cette partie M. l'Amiral, sont Inspecteurs nés de cette Milice garde-côte

Outre cela il leur est donné de connoître de tous différens qui naîtront à l'occasion du guet ; comme aussi des délits qui seront commis par les Gardes-côtes, tant qu'ils seront sous les armes ; c'est-à-dire, en faisant le guet, ou pendant le temps de la revue, comme le porte l'article 1 dudit Règlement de 1716, & *de tout ce qui a rapport à la garde-côte* ; autrement & hors de là, ce seroit aux Juges ordinaires à connoître des délits, relativement à l'article 1, titre 1 de l'Ordonnance de 1670.

ARTICLE X.

Connoîtront pareillement des pirateries, pillages & désertions des équipages, & généralement *de tous crimes & délits* commis sur mer, les ports, havres & *rivages*.

Voyez *suprà*, article 6, pour l'exception en faveur des Jurats de Bordeaux. Tous ces cas sont autant de délits maritimes, dont en général la connoissance a été attribuée à l'Amirauté dès le temps de son institution, comme il résulte des anciennes Ordonnances citées sur l'article 2, ci-dessus. Ainsi cet article n'a rien ajouté à l'ancienne compétence de cette Jurisdiction.

Mais elle ne s'étend pas aux délits commis sur les vaisseaux du Roi ou dans ses ports, par les Officiers ou soldats de la Marine. C'est au Conseil de Guerre de chaque département qu'appartient d'en connoître précisément, suivant le titre 1 du livre 4 de l'Ordonnance de 1689, où la procédure qu'il convient de faire à ce sujet est tracée.

C'est à ce Conseil de Guerre tout de même que les Déserteurs doivent être jugés & punis ; mais il n'y a pas encore de désertion de la part des Officiers mariniens & matelots, lorsqu'ils ne font que se cacher & s'absenter, au lieu de se présenter, sur les avis qui leur en ont été donnés par la publication des rôles de la Classe de service ; & c'est à ce sujet que l'article 2 du titre 2, livre 8 de la même Ordonnance, veut qu'ils soient poursuivis simplement pardevant les Officiers de l'Amirauté pour être condamnés en vingt livres d'amende. L'article ajoute qu'au cas qu'ils continuent dans leur désobéissance, ils seront pris & arrêtés, & conduits au port de l'armement des vaisseaux pour y être détenus prisonniers pendant un mois, & obligés ensuite d'en servir six sans solde.

A l'égard de ceux de la Classe de service qui se trouveront sur les bâtimens marchands, c'est aussi pardevant les Officiers de l'Amirauté qu'ils doivent être poursuivis, pour subir les peines qu'ils auront encourues. De même les François qui se trouveront sur les bâtimens étrangers, seront remis aux Officiers de

l'Amirauté pour leur faire & parfaire le procès, conformément à l'Edit du mois d'Août 1673, articles 12 & 13, titre 5, livre 8 de la même Ordonnance de 1689.

Il fera parlé des pirateries & pillages sur le titre des prises.

Quant à la désertion des équipages des bâtimens marchands & à la peine qui y est attachée, voir l'article 3 du titre des matelots ci-après, qui est le septieme du livre suivant; & pour la désertion des équipages des vaisseaux armés en course, voir les Ordonnances qui seront rapportées sur l'article 2 du titre des prises, aussi ci-après.

De tous crimes & délits, &c. Au rang des délits maritimes est le transport des marchandises de contrebande par mer; c'est-à-dire, des marchandises & effets, dont l'entrée dans le Royaume où la sortie est interdite; & de tout temps les Juges de l'Amirauté en ont eu l'attribution privativement à tous autres. On peut voir sur cela les Ordonnances de 1398, article 6; 1498, article 2; 1517, article 16; 1543, article 41; 1584, article 57; la Déclaration du Roi du 24 Mars 1600; l'Arrêt du Conseil du 9 Août 1605; celui du 24 Janvier 1619, cité par Cleirac, Jurisdiction de la Marine, article 7, nombre 4, pages 404 & 405; l'Ordonnance du Cardinal de Richelieu, du 22 Septembre 1638; celle de M. le Duc de Vendôme, du premier Août 1650; les Arrêts du Conseil des 26 dudit mois d'Août & 18 Novembre 1658; les Ordonnances du Roi, des 28 Juillet 1660, 28 Juin 1661, & 12 Avril 1681; l'article 5, titre 5, ci-après, qui enjoint aux Huissiers visiteurs de s'opposer au transport des marchandises prohibées; de les saisir & d'en faire leur rapport au Juge, à peine de trois cens livres d'amende & de punition exemplaire. C'est aussi pour cela en partie que ces Huissiers ont été établis dans l'origine avec commission & ordre de visiter les navires, leurs équipages & cargaisons. Enfin l'article 18, titre 9 des naufrages, livre 4; veut qu'en cas de naufrage de navires où il y aura des *marchandises de contrebande*, les Officiers de l'Amirauté s'assurent des hommes, vaisseaux & marchandises.

Cela n'a pas empêché néanmoins, qu'en différentes occasions, cette compétence si ancienne & si autorisée, n'ait été disputée depuis aux Officiers de l'Amirauté, tant par les Fermiers-généraux que par les Juges des Traités & autres; mais la connoissance de ces sortes d'affaires a toujours été renvoyée aux Juges d'Amirauté. Arrêts du Conseil des 15 Janvier 1689, 15 Août 1600, 17 Août 1700, 29 Juillet & 7 Septembre 1702, & 20 Mars 1703.

L'Arrêt du 17 Août 1700, est d'autant plus remarquable qu'il s'agissoit d'une faisie faite à la requête de Templier, Adjudicataire du bail des cinq grosses fermes, & qu'à cette occasion il y eut conflit entre le Parlement de Bordeaux & la Cour des Aydes. L'Arrêt renvoya l'affaire à l'Amirauté de Guyenne, sauf l'appel au Parlement.

Depuis ce temps-là, il n'y a plus eu de contestation en Justice sur ce point; mais il est survenu un changement, au moyen duquel, sans toucher au fond de la compétence de l'Amirauté en cette partie, les Officiers de cette Jurisdiction ne peuvent plus juger seuls ces sortes d'affaires, si ce n'est dans l'absence des Intendans: voici ce que c'est.

Les Fermiers-généraux, toujours attentifs à étendre leurs droits, & bien persuadés

suadés que les amendes & confiscations résultantes des faïfies pour cause de contrebande, leur rapporteroient un produit beaucoup plus considérable que celui qu'elles donneroient à M. l'Amiral, proposèrent une espece d'abonnement, au moyen duquel ces amendes & confiscations leur appartiendroient, à la charge par eux suivant leurs offres, de payer à M. l'Amiral pour son indemnité, une somme de 20000 livres tous les ans, & le premier Janvier de chaque année.

M. l'Amiral ayant accepté la proposition, les Fermiers-généraux obtinrent un Arrêt du Conseil en forme de Règlement, le 15 Mai 1728, portant entre autres choses :

Article premier, que la connoissance des contraventions sur les vaisseaux & dans les ports, rades, côtes & rivages du Royaume, sur le fait des marchandises de contrebande ou prohibées, à l'entrée ou à la sortie, appartiendra aux sieurs Intendans conjointement avec les Officiers de l'Amirauté, sauf l'appel au Conseil en matiere civile, & en dernier ressort en matiere criminelle; en appelant pour les matieres criminelles, si besoin est, des Gradués pour compléter le nombre requis par l'Ordonnance; Sa Majesté leur en attribuant toute Cour, Jurisdiction & connoissance, & icelle interdisant à ses autres Cours & Juges, & les jugemens seront intitulés du nom desdits sieurs Intendans & Officiers de l'Amirauté.

Par l'article 2, le produit des amendes & confiscations est attribué par un droit nouveau à Sa Majesté ou à l'Adjudicataire de ses Fermes, à la requête & aux frais duquel seront faites toutes les poursuites, sans que l'Amiral de France y puisse rien prétendre sous quelque prétexte que ce soit.

A la charge néanmoins, aux termes de l'article 9, que pour indemniser l'Amiral de la privation, à l'avenir, de ses amendes & confiscations, il lui sera payé tous les ans, au premier Janvier de chaque année, par l'Adjudicataire des Fermes, la somme de 20000 liv. & sans qu'à cette occasion le Fermier puisse prétendre aucun droit ni connoissance sur les confiscations qui seront prononcées par les Officiers de l'Amirauté dans toutes les affaires de quelque nature que ce puisse être, qui ne regarderont pas directement les marchandises de contrebande ou prohibées, & la conservation des droits des Fermes.

Ce Règlement conservoit bien le fond de la compétence à l'Amirauté par rapport aux faïfies & instances concernant les marchandises de contrebande; mais il laissoit subsister des difficultés sur ce sujet qui pouvoient faire naître de nouvelles contestations entre les Amirautés & les Fermiers-Généraux; & c'est ce qui donna lieu à un nouvel Arrêt en interprétation, en date du 14 Septembre de la même année 1728, qui est la loi subsistante à cet égard, conjointement avec l'Arrêt précédent pour tout ce qui n'y a pas été dérogé par celui-ci.

Il y est décidé, art. 1, que les procès-verbaux des commis des Fermiers & des Huissiers visiteurs & les autres pieces & procédures seront déposées aux Greffes des Amirautés.

Article 2, que la répétition des procès-verbaux & l'instruction des procès seront faites par les sieurs Intendans, lorsqu'ils seront sur les lieux (avec faculté néanmoins d'en faire le renvoi au siege de l'Amirauté) si non & en cas d'absence, par le Lieutenant de l'Amirauté ou son représentant, le tout à la

requête & aux frais du Fermier demandeur, qui pourra requérir la jonction du Procureur du Roi.

L'article 3 porte que les Officiers de l'Amirauté pourront juger seuls lesdits procès en cas d'absence de l'Intendant, après néanmoins qu'ils l'auront informé des affaires qu'ils auront à juger; & qu'ils auront pris son agrément pour juger en son absence. L'article ajoute que dans les Villes où lesdits sieurs Commissaires départis résident, ils présideront à tous les jugemens, lesquels seront rendus chez eux en matière civile, & à l'Amirauté en affaires criminelles.

Aux termes de l'article 4, chaque Greffier de l'Amirauté tiendra la plume dans toutes les instructions & jugemens des procès, délivrera tous les actes & Sentences, & les minutes demeureront déposées au Greffe pour y avoir recours en cas de besoin.

L'article 5 concerne les Huissiers visiteurs & leur ordonne de continuer leurs fonctions, conformément à l'art. 5, titre 5, de la présente Ordonnance, sauf au Fermier à se prévaloir de leurs procès-verbaux, s'il juge à propos de s'en servir, &c.

L'article 6 ordonne pour le surplus l'exécution des Ordonnances & Réglemens, notamment des Ordonnances de 1670, 1680 & 1687, & de l'Arrêt ci-dessus du 25 Mai 1728.

Telle est la règle établie sur cette matière, & qui a toujours été exactement suivie depuis ce temps-là, de quelque nature que fussent les marchandises de contrebande ou prohibées comprises dans les saisies, sans distinction de celles soumises à des baux particuliers, de celles dépendantes du bail général.

ARREST DU CONSEIL D'ETAT

D U R O I,

Portant Règlement au sujet des contestations entre l'Amirauté de France & les Fermiers - Généraux, sur la Compétence des matières de la contrebande & du Commerce prohibé qui se fait tant en mer & dans les ports, havres & rivages du Royaume, qu'aux Isles & Colonies Françaises de l'Amérique.

Du 25 Mai 1728.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

VU par le Roi, étant en son Conseil, les Mémoires présentés en icelui, tant par l'Amiral de France que par l'Adjudicataire des Fermes-générales unies, au sujet des contestations qui sont survenues jusqu'à présent entre l'Amirauté de France & les fermiers-généraux, sur la compétence des matières de la contrebande & du commerce prohibé qui se fait par mer, & dans les ports, havres & rivages du Royaume, & à l'Amérique, & sur l'application des amendes & confiscations qui proviennent des saisies qui y sont faites des marchandises de cette espèce, qui ont donné lieu jusqu'à ce jour à différens conflits de Jurisdiction entre les Juges des Amirautés & les Juges des Traités: Et Sa Majesté, pour terminer ces contestations, & prévenir celles qui pourroient survenir, ayant résolu de déterminer par un Règlement quels sont les droits qui doivent appartenir aux uns & aux autres; Oûi le rapport du sieur le Pele-

tier, Conseiller d'Etat ordinaire & au Conseil Royal, Contrôleur - Général des Finances, Sa Majesté, étant en son Conseil, a ordonné & ordonne ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

La connoissance des contraventions qui seront découvertes en France sur les Vaisseaux, & dans les ports, rades, côtes & rivages de la mer, sur le fait des marchandises de contrebande ou prohibées à l'entrée ou à la sortie, appartiendra aux sieurs Intendans & Commissaires départis dans l'étendue des Provinces & Généralités du Royaume, conjointement avec les Officiers des Amirautés, sauf l'appel au Conseil en matières civiles, & en dernier ressort en matières criminelles ; en appelant pour les matières criminelles, s'il est besoin, des Officiers ou Gradués pour composer le nombre requis par l'Ordonnance, Sa Majesté leur en attribuant toute Cour, Jurisdiction & connoissance, & icelle interdisant à ses autres Cours & Juges : & les Jugemens seront intitulés du nom desdits sieurs Intendans & Officiers des Amirautés à ce commis par le présent Arrêt.

II. Le produit des amendes & confiscations appartiendra à Sa Majesté, ou à l'Adjudicataire de ses Fermes, à la requête & aux frais duquel seront faites toutes les poursuites, sans que l'Amiral de France y puisse rien prétendre sous quelque prétexte que ce soit.

III. Les Officiers des Amirautés connoîtront, en première instance, des contraventions sur le fait du commerce étranger, tant en matières civiles que criminelles, & des marchandises de contrebande ou prohibées qui seront découvertes sur les vaisseaux & dans les ports, rades, anes, côtes & rivages de la mer, dans les Isles & Colonies Françaises, sauf l'appel au Conseil supérieur ; à l'exception des contraventions portées par le Titre V des Lettres-Patentes du mois d'Octobre 1727, dont la connoissance appartiendra aux Intendans & aux Officiers d'Amirauté : en appelant en outre, s'il est besoin, le nombre des Gradués ou Officiers requis par l'Ordonnance, dans le cas où il écherra de prononcer une peine afflictive.

IV. Le produit des amendes & confiscations provenant des confiscations qui seront découvertes par les Commis du Domaine d'Occident dans les ports, anes, côtes & rivages de la mer aux Isles & Colonies Françaises, sera remis à la Caisse du Domaine, & appartiendra moitié à Sa Majesté ou à l'Adjudicataire de ses Fermes, moitié aux Dénonciateurs & Employés

du Domaine qui auront contribué à la capture & découverte.

V. La connoissance des contraventions qui seront découvertes à terre par les Employés du Domaine auxdites Isles & Colonies, appartiendra aux Intendans, sauf l'appel au Conseil ; à l'exception de celles où il écherra de prononcer une peine afflictive, auquel cas la connoissance en dernier ressort sera attribuée auxdits sieurs Intendans, en appelant le nombre des Gradués ou Officiers requis par l'Ordonnance ; Et le produit des amendes & confiscations qui en proviendra, tant en matière civile que criminelle, sera remis à la Caisse du Domaine, & appartiendra moitié à Sa Majesté ou à l'Adjudicataire de ses Fermes, moitié aux Dénonciateurs & Employés du Domaine qui auront contribué à la capture & découverte.

VI. Le produit des amendes & confiscations qui proviendront des prises faites en mer par les Pataches ou Commis du Fermier, munis de Commissions de l'Amiral de France nécessaires pour faire la course, sera remis à la Caisse du Domaine, & appartiendra (le dixième de l'Amiral déduit) moitié à Sa Majesté ou à l'Adjudicataire de ses Fermes, moitié aux Dénonciateurs & Employés du Domaine qui auront contribué aux prises.

VII. Les amendes & confiscations, soit dans les affaires actuellement indécises en France & à l'Amérique, soit dans les affaires jugées sur lesquelles le Fermier est en instance pour raison du partage, appartiendra à Sa Majesté ou à l'Adjudicataire de ses Fermes, conjointement aux articles IV, V & VI, du présent Règlement.

VIII. Les effets & marchandises saisies, tant en France qu'aux Isles & Colonies Françaises, par les commis de l'Adjudicataire des Fermes, ne pourront être déposés que dans ses Bureaux ; & dans le cas des prises faites en course où il échoit le dixième à l'Amiral de France, l'Adjudicataire ou ses Commis seront tenus de les enfermer sous deux clefs différentes, dont une demeurera aux Officiers de l'Amirauté, & l'autre au Receveur des Fermes dépositaire, jusqu'à jugement définitif.

IX. Et pour indemniser l'Amiral de France des Droits qu'il a prétendu lui appartenir, tant sur la contrebande en France que sur le fait du commerce étranger aux Isles & Colonies Françaises, & pour mettre fin au procès que cette rétention a fait naître, il lui sera payé tous les ans, au premier jour de chaque année, par l'Adjudicataire des Fermes, à commencer de la présente année 1728, la somme de vingt mille livres ; sans qu'à l'avenir l'Amiral de France ou

ses successeurs puissent avoir les mêmes prétentions, ni demander une plus forte indemnité sous quelque prétexte que ce soit ; & sans qu'à l'occasion du présent Règlement le Fermier puisse prétendre aucun droit ni connoissance sur les confiscations qui seront prononcées par les Officiers d'Amirauté, dans toutes les affaires de quelque nature que ce puisse être qui ne regarderont pas directement les marchandises de contrebande ou prohibées, & la conservation des droits des Fermes.

X. Le Fermier, sous prétexte de la conservation des droits de Sa Majesté & service de ses Fermes, soit pour la voiture des sels & empêcher la contrebande, ou quelque autre raison que ce puisse être, ne pourra mettre, avoir ni tenir aucun bâtiment à la mer, de quelque grandeur que ce soit, sans congé ou commission de l'Amiral de France, enregistré à l'Amirauté du lieu dudit bâtiment, sous les peines portées par l'Ordonnance de 1681, à l'exception néanmoins des simples canots servant à la visite des bâtimens dans les ports & rades : Et seront les congés des bâtimens destinés à la voiture des sels, pris pour chaque voyage : & à l'égard des bâtimens & pataches qui sont continuellement en mer pour le service des Fermes de Sa Majesté, le congé sera délivré pour un an.

XI. Sera permis à l'Adjudicataire des Fermes de tenir en mer & aux embouchures des rivières des vaisseaux, pataches ou chaloupes armés, à la charge par lui de mettre de six mois en six mois au Greffe de l'Amirauté de la Province un état certifié de lui, ou de son commis-général, des noms & surnoms de ceux qui y seront employés.

XII. Lui sera aussi permis pour composer ses équipages de choisir tels matelots qu'il voudra, pourvu qu'ils ne soient pas retenus pour le service de la Marine.

XIII. Il lui sera délivré un congé de l'Amiral de France pour les bâtimens ou pataches qu'il jugera à propos d'armer sur les côtes du Royaume, lequel sera pour un an, & il sera tenu de le renouveler à son échéance, sous les peines

portées par l'Ordonnance de 1681.

XIV. Et pour ce qui est des pataches, bateaux ou autres bâtimens que le Fermier jugera à propos d'armer aux Isles de l'Amérique, pour faire la course dans l'étendue prescrite par les Réglemens sur les bâtimens faisant le commerce étranger, il sera tenu de prendre une commission de l'Amiral de France, ainsi qu'il est ordonné par l'art. V des Lettres-patentes du mois d'Octobre 1727, laquelle commission sera délivrée pour un an.

XV. S'il arrivoit qu'un bâtiment faisant le commerce étranger aux côtes des isles de l'Amérique, fût attaqué en même temps par un Armateur ayant commission de l'Amiral de France, & par un bâtiment armé par le Fermier sous pareille commission, la prise sera partagée entre eux suivant la force des équipages & le nombre des canons, conformément à l'Ordonnance de 1681.

XVI. Ne fera rien innover sur les prises & contraventions concernant le faux sel & le faux tabac, dans les ports, côtes & rivages du Royaume, dont la compétence demeurera aux Officiers des Gabelles & autres Officiers qui en doivent connoître suivant les Réglemens, qui seront exécutés selon leur forme & teneur, en ce qui n'est point dérogé par le présent Arrêt.

XVII. Seront au surplus les Lettres-patentes du mois d'Octobre 1727, & autres Réglemens concernant les marchandises de contrebande ou prohibées, exécutées selon leur forme & teneur. Enjoint Sa Majesté aux sieurs Intendans & Commissaires départis dans les Provinces & Généralités du Royaume & édités Isles & Colonies Françaises, de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt, qui sera exécuté nonobstant oppositions ou autres empêchemens quelconques, dont si aucuns interviennent, Sa Majesté s'en est & à son Conseil, réservé la connoissance, & icelle interdit à toutes ses Cours & autres Juges. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le vingt-cinq Mai mil sept cent vingt-huit.

Signé, PHELYPEAUX.



ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT

D U R O I,

En interprétation de celui du 25 Mai dernier, qui règle les contestations d'entre l'Amirauté de France & les Fermiers-Généraux, sur la compétence des matieres de contrebande.

Du 14 Septembre 1728.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

L E R O I s'étant fait représenter en son Conseil l'Arrêt rendu en icelui le 25 Mai dernier, portant Règlement au sujet des contestations entre l'Amirauté de France & les Fermiers-généraux, sur la compétence des matieres de la contrebande & du commerce prohibé qui se fait tant en mer que dans les ports, havres & rivages du Royaume, qu'aux Isles & Colonies Françaises de l'Amérique : Et Sa Majesté étant informée que l'exécution dudit Règlement pourroit donner lieu à quelques difficultés entre l'Amirauté de France & les Fermiers-généraux, à quoi Sa Majesté voulant pourvoir. Oui le rapport du sieur le Peletier, Conseiller d'Etat ordinaire, & au Conseil Royal, Contrôleur-général des Finances, Sa Majesté, étant en son Conseil, en interprétant en tant que besoin les dispositions de l'Arrêt dudit jour 25 Mai dernier, a ordonné & ordonne ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Les procès-verbaux des Commis du Fermier & des Huissiers-visiteurs, & les autres pieces & procédures, seront déposés aux Greffes des Amirautés.

II. La répétition des procès-verbaux, & l'instruction des procès seront faits par les sieurs Intendans & Commissaires départis lorsqu'ils seront sur les lieux, avec faculté néanmoins d'en faire le renvoi au Siege de l'Amirauté ; sinon & en cas d'absence par le Lieutenant-général de l'Amirauté ; & en cas d'empêchement légitime par les autres Juges ou Avocats du Siege, suivant l'ordre du tableau, le tout à la requête & aux frais du Fermier, seulement dans les cas où il aura formé les demandes ; & il sera permis audit Fermier de requérir l'adjonction du Procureur du Roi.

III. Les Officiers d'Amirauté pourront juger seuls lesdits procès en cas d'absence desdits sieurs Commissaires départis, après néanmoins qu'ils les auront informés des affaires qu'ils auront à juger, & qu'ils auront pris leur agrément pour les juger en leur absence. Veu néanmoins Sa Majesté, que dans les Villes où lesdits sieurs Commissaires résident, ils président à tous les jugemens, que le Siege se tienne chez eux dans les affaires civiles, & à l'Amirauté pour le jugement des affaires criminelles.

IV. Chaque Greffier de l'Amirauté tiendra la plume dans toutes les instructions & jugemens des procès, délivrera tous les Actes & Sentences ; & les Minutes demeureront déposées au Greffe de chacune desdites Jurisdicions, pour y avoir recours en cas de besoin.

V. Les Huissiers-Visiteurs des Sieges de l'Amirauté continueront leurs fonctions, conformément à l'article 5 du titre 5 de l'Ordonnance de la Marine de 1681, sous les peines y portées, sauf au Fermier à prendre le fait & cause, s'il le trouve fondé, à l'effet de quoi lesdits Huissiers-visiteurs lui remettront sur le champ un double de leur procès-verbaux, pour avouer ou désavouer la poursuite ; & en cas de désaveu, ledit Fermier ne participera ni aux frais ni au profit des jugemens qui seront rendus. Veu Sa Majesté, que lesdites assignations soient données, & les significations des Sentences & Jugemens faites par lesdits Huissiers-visiteurs lorsque les saisies seront de leur fait ; & lorsqu'elles seront du fait des Commis, lesdits Commis auront la faculté de donner les assignations lors de la confection de leurs procès-verbaux, & en ce cas le Fermier pourra se servir des Huissiers des Fermes & autres Huissiers-Royaux, ainsi qu'il est autorisé par les Ordonnances & Réglemens.

VI. Lesdits sieurs Intendans & les Officiers

d'Amirauté se conformeront au surplus aux dispositions des Ordonnances & Réglemens, & notamment aux Ordonnances de 1670, 1680 & 1687, & à l'Arrêt du 15 Mai dernier, qui sera exécuté selon sa forme & teneur. Enjoint Sa Majesté, aux sieurs Intendans & Commissaires départis dans les Provinces & Généralités du Royaume, ès dites Isles & Colonies Françoises de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt, qui sera exécuté nonobstant oppositions ou autres empêchemens quelconques, dont, si aucuns interviennent, Sa Majesté se

réserve & à son Conseil, la connoissance, icelle interdisant à toutes ses Cours & autres Juges. MANDE & ordonne, Sa Majesté, à Monsieur le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt, qui sera enregistré aux Greffes des Amirautés. FAIT au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Fontainebleau le quatorzième jour de Septembre mil sept cent vingt-huit.

Signé, PHELYPEAUX.

Au surplus les Officiers d'Amirauté jugent sans épices ces sortes d'affaires, conformément aux Réglemens.

L'évasion des Religionnaires ou des nouveaux Convertis, est aussi un crime dont la connoissance appartient aux Officiers de l'Amirauté, aux termes des Ordonnances, Edits & Déclarations des mois d'Août & 2 Octobre 1669; 10 Octobre 1681; 18 Mai 1682; 30 Avril, 30 Juin, 18 & 31 Octobre, 5 & 20 Novembre 1685, & 23 Juin 1686; & c'est en conséquence que l'Ordonnance du 15 Avril 1689 assujettit à la déclaration à l'Amirauté ceux qui envoient leurs enfans en Angleterre, Hollande, &c. pour apprendre les langues étrangères & se perfectionner dans le commerce. Sur quoi voir l'article 10, titre des matelots, ci-après.

La Déclaration du Roi du 13 Septembre 1699 parut d'abord avoir changé cette attribution & l'avoir transportée aux Juges Royaux ordinaires; mais par une autre Déclaration du 5 Décembre de la même année, l'Ordonnance du 23 Juin 1686 ayant été confirmée, sans aucune restriction ni modification, il est résulté de ces deux Déclarations une distinction toute naturelle, savoir que les Juges de l'Amirauté avoient droit de connoître, comme par le passé, de l'évasion par mer, & les Juges ordinaires de l'évasion par terre. Aussi depuis ce temps-là les Officiers de l'Amirauté ont-ils effectivement continué de connoître de l'évasion par mer. Entr'autre preuves de ce fait, il y a Arrêt du Parlement de Bordeaux du 26 Avril 1704, rendu sur l'appel d'une Sentence de l'Amirauté de Bayonne; il est vrai qu'il infirma cette Sentence, mais ce ne fut qu'à cause qu'elle n'avoit pas adjugé la confiscation à M. l'Amiral.

Et rivages. Le rivage pour la compétence de l'Amirauté se prend jusqu'où le grand flot de Mars peut s'étendre. Art. 1, tit. 7, liv. 4, ci-après, relativement aux anciennes Ordonnances des 27 Février 1534 & 12 Février 1576, & aux Arrêts du Conseil des 14 Mars 1654 & 31 Décembre 1686, confirmés par Lettres-patentes en forme de Déclaration du Roi du 31 Janvier 1694, registrées au Parlement le 20 Février de la même année.

Quid. Des rivières navigables affluentes à la mer, *vidè supra* art. 5 & 6.

L'Amirauté pour l'exercice de sa justice criminelle, n'ayant point de prisons en propre ou particulières, a toujours eu droit de se servir des prisons royales pour la détention de ses prisonniers.

Il y a plus, comme à l'occasion des naufrages & des pillages qui en sont ordinairement la suite, des visites des côtes & des filets de pêche; enfin des désordres qui se commettent sur les bords de la mer; les Officiers de l'Ami-

rauté obligé de se transporter sur les lieux, peuvent se trouver dans le cas de décréter sur le champ, ou d'ordonner la main mise sur les délinquants & prévaricateurs, en attendant leur translation dans les prisons royales; il leur est permis aussi de les déposer tant dans les prisons des Seigneurs voisins de la côte, que dans les châteaux & places fortes.

C'est ce qu'a entendu l'Ordonnance de 1400, art. 19, en disant art. 20, que l'Amiral pourra *prendre prison & faire justice*.

Celle de 1517, plus expresse, art. 14, exige seulement que les Officiers de l'Amirauté en avertissant les Capitaines & Gouverneurs des lieux, *auquel cas ils ne peuvent ni ne doivent refuser lesdites prisons*.

L'Ordonnance de 1543, en confirmant ceci, art. 5, ajoute: *& seront tenus les Capitaines & Officiers leur prêter prison en payant raisonnablement les dépens, (c'est-à-dire, la nourriture) des prisonniers*. De même l'Ordonnance du mois d'Août 1582, & celle de 1584, art. 13, & l'art. 9 de l'ancien mémoire des droits de l'Amiral, inséré dans Fontanon, fol. 1616.

L'art. 31, tit. 9, liv. 4. *infra*, va même plus loin. Il enjoint en cas de naufrage aux Gouverneurs & Commandans des places maritimes, de donner main-forte aux Officiers de l'Amirauté, quand ils en seront par eux requis, & d'envoyer pour cet effet des Officiers & soldats dont ils répondront.

Au surplus, de même qu'au civil, l'Amirauté connoît des causes de sa compétence, entre quelques personnes que ce soit, sans aucune exception; de même elle connoît des délits aussi de sa compétence, par qui que ce soit qu'ils aient été commis; & c'est ce qu'exprime l'Ordonnance du 27 Février 1534, en ces termes, *même entre personnes privées & non autrement sujettes à l'Amiral & à ses Officiers*. Pareille disposition dans la Déclaration du Roi du 31 Janvier 1694, & cela est de droit; le lieu, la nature du délit forment la compétence.

ARTICLE XI.

Recevront les maîtres des métiers de Charpentiers de navires, Calfateur, Cordier, Trevier, Voilier & autres ouvriers travaillant seulement à la construction des bâtimens de mer & de leurs agrès & apparaux, dans les lieux où il y aura maîtrise; & connoîtront des malversations par eux commises dans leur art.

Cette décision a été renouvelée pour Dunkerque, par Arrêt du Conseil du 31 Décembre 1686.

Les métiers dont il s'agit ici, étant supposés en maîtrise & jurande, il étoit tout naturel que la réception des maîtres fût attribuée aux Officiers de l'Amirauté, comme ayant la police de tout ce qui appartient à la construction & au radoub des navires destinés à naviger sur la mer & sur les rivières navigables qui y affluent. Il y a pourtant une exception en faveur des Jurats de Bordeaux. Voyez *suprà*, art. 6.

Mais ici, de tous ces métiers, il n'y a en maîtrise que celui de cordier; & parce que les ouvrages des cordiers ne sont pas bornés au seul usage de la navigation, ce n'est point l'Amirauté qui les reçoit maîtres, ce sont les Juges de la police ordinaire.

Cependant quoique ce métier ni les autres ne soient pas soumis à l'Amirauté; si à l'égard des charpentiers & autres ouvriers travaillans à la construction ou au radoub des vaisseaux, il y avoit une action à former contr'eux pour raison de la défectuosité de leurs ouvrages; & de même si on vouloit se plaindre de la mauvaise qualité des cordages fournis par un Cordier, ce seroit sans difficulté en la Jurisdiction de l'Amirauté qu'il faudroit se pourvoir, comme il sera observé sur l'art. 1, titre 9, liv. 2, ci-après.

Sur la recommandation de M. le Comte de Maurepas, tous ces Maîtres ont été déclarés exempts de la taxe du joyeux avènement. Lettre de ce grand Ministre, du 30 Mars 1726.

ARTICLE XII.

Les rémissions accordées aux roturiers pour crimes, dont la connoissance appartient aux Officiers de l'Amirauté, seront adressées & jugées ès Sieges de l'Amirauté ressortissans nuement en nos Cours de Parlement.

Quoiqu'il paroisse d'abord extraordinaire que les Juges royaux qui ont droit de connoître du fond du crime n'ayent pas celui de connoître de l'entérinement des lettres de rémissions, de pardons ou de graces accordées aux coupables, il n'y a pourtant en cela rien de nouveau.

En effet, il est décidé par les anciennes Ordonnances renouvelées par celle de 1670, tit. 16, art. 12, que l'adresse des Lettres de cette nature, obtenues par les Gentilshommes, ne pourra être faite qu'aux Cours de Parlement, chacune suivant sa Jurisdiction & la qualité de la matiere, sauf toutefois les Présidiaux, si la compétence y a été jugée, porte l'art. 14; & par l'art. 13 il est dit que l'adresse des Lettres obtenues par les roturiers sera faite aux Baillifs & Sénéchaux des lieux où il y a Siege Présidial, ou, à défaut de Présidial, aux Juges ressortissans nuement au Parlement, & non autres, à peine de nullité des Jugemens.

Les raisons qu'en rend Bornier, sur-tout par rapport aux nobles, ne sont rien moins que concluantes; mais enfin c'est un point décidé, & cela suffit.

On ne doit donc plus être surpris de voir dans cet art. que les Juges d'une Amirauté particuliere, n'ont pas droit de connoître de l'entérinement d'aucune de ces Lettres, & que celui des Amirautés générales soit borné aux Lettres obtenues par les roturiers. C'est même une attribution nouvelle qui leur est faite en cette partie, par dérogation audit art. 13 de l'Ordonnance de 1670, ou du moins par extension; attendu qu'il ne pouvoit naturellement s'entendre que des Juges ordinaires: mais aussi cette même Ordonnance avoit ôté à l'Amiral

miral le droit qui lui étoit attribué par l'art. 6 de celle de 1584, de connoître indistinctement de l'entérinement des Lettres de rémission qui seroient accordées pour délits maritimes. De sorte que la présente Ordonnance, par le tempéramment qu'elle a pris, n'a rendu à la Jurisdiction de l'Amiral qu'une petite partie du droit dont elle jouissoit anciennement.

Mais si l'adresse des Lettres en matiere criminelle, ne peut être faite absolument aux Juges des Amirautés particulieres, ni même à ceux des Amirautés générales que lorsqu'il s'agit des roturiers ; il en est autrement des Lettres de rescision, qu'elles soient obtenues par des nobles ou par des roturiers, incidemment ou en demande principale. Dès que la matiere est de la compétence de l'Amirauté, c'est là que les Lettres doivent être adressées, sans distinguer si l'Amirauté est générale ou particuliere ; & cela peut d'autant moins faire de difficulté, lorsqu'elles sont incidentes, qu'en pareille hypothèse, non-seulement les Juge-Consuls, mais encore les Juges subalternes sont en droit d'en connoître.

A R T I C L E X I I I.

L Es Officiers des Sieges Généraux de l'Amirauté aux Tables de Marbre connoîtront, en premiere instance, des matieres tant civiles que criminelles contenues en la présente Ordonnance, quand il n'y aura pas de Sieges particuliers dans le lieu de leur établissement ; & par appel, hors les cas où il écheroit peine afflictive, auquel cas sera notre Ordonnance de 1670, exécutée.

I l'en est à cet égard comme des Juridictions ordinaires qui en reconnoissent une supérieure, quoiqu'elle ne puisse juger elle-même qu'à la charge de l'appel.

Cette Jurisdiction supérieure connoît en premiere instance des matieres civiles & criminelles de son district naturel, quand il n'y a pas de Juge particuliers pour en connoître ; mais quand il y en a, elle n'en peut connoître que par appel ; savoir, indistinctement en matiere civile, si l'appel ne vient d'un Siege Royal, & en matiere criminelle que lorsqu'il n'y a pas lieu à peine afflictive.

Telle est la supériorité des Amirautés des Tables de Marbre, sur les Amirautés particulieres qui en relevent, que toutes les causes civiles absolument y doivent être portées en cas d'appel, quoique ces Tables de Marbre ne jugent tout de même que sauf l'appel au Parlement. Il n'est donc pas permis de porter ailleurs qu'aux Tables de Marbre, les appels des Sentences rendues dans les Amirautés particulieres qui en relevent, & cela avoit été ainsi jugé antérieurement à cette Ordonnance par deux Arrêts du Parlement de Paris, l'un du 17 Avril 1635, & l'autre du 22 Juin 1668 ; ce dernier à peine de 100 l. d'amende.

Mais en matiere criminelle, l'appel des Sentences rendues par les Amirautés particulieres n'est porté à la Table de Marbre qu'autant qu'il n'échoit pas

de peine afflictive ; autrement suivant l'article premier du tit. 26 de l'Ordonnance de 1670, il est dévolu directement au Parlement.

Anciennement on avoit prétendu que l'Amiral n'avoit pas droit de ressort ; sur cette fausse idée que le ressort étoit une marque de souveraineté, sans faire attention qu'il y avoit quantité de Seigneurs, même peu considérables, avec droit de ressort. Cela avoit effectivement été jugé contre l'Amiral par Arrêt du 16 Juillet 1380, cité par du Tillet & par Guenois, qui toutefois le date de l'an 1399 ; mais ces Auteurs avouent eux-mêmes que cela fut changé depuis ; & en effet cela fut changé par l'Ordonnance de 1543, art. 2, confirmée par celle de 1584, art. 7, sauf l'appel au Parlement.

ARTICLE XIV.

Pourront évoquer des Juges inférieurs, les causes qui excéderont la valeur de trois mille livres, lorsqu'ils seront saisis de la matière par l'appel de quelque appointement, ou interlocutoire donné en première instance.

Des quatre Ordonnances anciennes que le Commentateur cite pour appuyer cet article, il n'y en a qu'une qui y soit relative ; c'est celle de 1584, dont l'article 11 est conçu en ces termes :

» Les Officiers de la Table de Marbre, ne connoîtront que des causes
» d'appel, & n'en pourront évoquer des Jurisdictions inférieures, si elles
» n'excèdent la valeur de mille écus ou qu'elles ne fussent de grand prix. »

Dans la Conférence de Guenois, il y a dix écus, au lieu de mille écus, c'est une faute de conséquence.

A raison de la prodigieuse augmentation de la valeur des espèces, depuis cette Ordonnance de 1584, il est bien extraordinaire que les causes sujettes à évocation n'ayent pas été mises à plus haut prix par cet article.

Il est donc permis aux Juges de la Table de Marbre d'évoquer des Sieges d'Amirauté particulière, les causes qui excèdent la valeur de 3000 livres. Il faut néanmoins pour cela qu'ils soient saisis de la matière par l'appel de quelque appointement ou interlocutoire ; mais rien n'est plus facile ; & alors rien ne pouvant empêcher l'évocation, puisque l'article n'exige pas, comme fait l'Ordonnance de 1667, tit. 6, art. 2, que ce soit à la charge de juger définitivement à l'Audience & sur le champ, par un seul & même Jugement (en quoi les Officiers de la Table de Marbre ont un privilège que n'ont pas même les Cours Souveraines) c'est leur donner un moyen bien simple d'attirer à eux toutes les causes importantes des Amirautés particulières de leur ressort, attendu que ces causes ne peuvent naturellement être jugées sans quelque appointement préparatoire ou interlocutoire.

Ces évocations néanmoins sont assez rares ; & cela vient sans doute de ce que les parties aiment mieux instruire leurs affaires devant les Juges accoutumés à juger ces sortes de matières, où, pour le bien décider, il faut joindre la pratique & la théorie, & avoir quelques notions du commerce maritime.

A R T I C L E X V.

FAisons défenses à tous Prévôts, Châtelains, Viguiers, Baillifs, Sénéchaux, Présidiaux & autres Juges ordinaires, Juges-Consuls, & des soumissions, aux gens tenant les Requêtes de notre Hôtel & du Palais, & à notre Grand-Conseil, de prendre aucune connoissance des cas ci-dessus, circonstances & dépendances; & à nos Cours de Parlement d'en connoître en premiere instance; même à tous Négocians, Mariniers & autres, d'y procéder pour raison de ce, à peine d'amende arbitraire.

LEs bornes de chaque Jurisdiction une fois posées, & leur compétence respective bien déterminée, il n'est pas permis à l'une d'entreprendre sur les droits de l'autre; chacune doit se renfermer dans ses limites, & respecter l'attribution & les prérogatives des autres; de maniere que de droit & de nature de chose, il leur est défendu réciproquement de se troubler dans l'exercice de leurs fonctions.

Ainsi les défenses expresses portées par cet article à l'exemple de celles contenues dans l'article 14 du titre 1 de l'Ordonnance du 13 Août 1669, en faveur de la Jurisdiction des Eaux & Forêts, pour les matieres de sa compétence, seroient en quelque sorte superflues, si elles ne servoient à marquer d'une maniere plus précise l'attention du Législateur à préserver de toute atteinte les droits & privileges attachés à cette Jurisdiction.

Ces défenses, au reste, ayant déjà été prononcées anciennement par les Ordonnances de 1517, art. 18; de 1543, art. 46; de 1584, art. 74, & renouvelées par Arrêts du Conseil des 14 Octobre 1650 & 6 Septembre 1661, contre les Juges ordinaires, avec défenses à eux d'y contrevenir, sur peine de 1500 l. d'amende; il avoit paru naturel sans doute de les rappeler pour leur donner une nouvelle vigueur en les étendant à toute sorte de Juges par le présent article, dont l'exécution a été encore confirmée depuis peu par Arrêt du Conseil d'Etat du Roi du 19 Avril 1750, qui a cassé un Arrêt du Parlement de Paris, du 20 Janvier audit an, & une Sentence des Requêtes du Palais, du 24 Octobre précédent. Il en a été fait mention sur l'art. 1 du présent titre, où cet Arrêt a été rapporté.

Il a même été défendu par les anciennes Ordonnances à tous Huissiers de donner aucunes assignations en matiere maritime ailleurs que pardevant les Juges de l'Amirauté, sur peine de dix écus d'amende, payable par corps & nonobstant l'appel. Ordonnances du 6 Août 1582, & de 1629, art. 448. Jurisdiction de la Marine, art. 44, page 461; défenses renouvelées par Arrêt du Conseil du 14 Mars 1654, & par Sentence de l'Amirauté de la Table de Marbre de Paris, en date du 3 Août 1693, sous pareille peine de trente livres d'amende.

A peine d'amende arbitraire. L'amende étant réglée contre les Huissiers, celles

ci, qui est arbitraire, ne peut regarder que les Parties auxquelles les Juges de l'Amirauté, dans les matieres de leur compétence, sont en droit conformément au présent article, de faire défenses de se pourvoir & plaider ailleurs que pardevant eux, sur peine de *telle* amende. Il ne leur appartient pas néanmoins de faire défenses en même-temps aux Juges, devant qui l'affaire a été portée; d'en connoître, s'il ne sont Juges subalternes, encore moins d'ajouter la peine d'amende. Ce seroit s'attribuer sur eux un droit de supériorité qu'ils n'ont pas. Il en est de même de tous Juges autres que Souverains; & encore ceux-ci ne peuvent-ils user de défenses qu'à l'égard de leurs inférieurs, relevant d'eux.

Il n'est pas plus permis aux Commissaires, aux Intendants ni aux Commissaires Ordonnateurs de la Marine, d'entreprendre de connoître d'aucune affaire de l'Amirauté. Ordre de M. le Comte de Toulouse, du 6 Juillet 1715, aux Officiers de l'Amirauté d'y veiller.

Le Commentateur fait mention, sur cet article, d'une Déclaration du Roi du mois de Janvier 1682 contre l'usage de prononcer des amendes pour transport de Jurisdiction.

Cette Déclaration est celle que l'on trouve dans le recueil de Néron, tom. 2. fol. 162, en date du 28 Janvier 1682. Elle a véritablement abrogé cet usage; mais l'on pourroit observer à ce sujet, 1°. qu'elle n'exprime que le cas où deux parties se pourvoyent pour un même fait en deux différentes Cours indépendantes l'une de l'autre, & où elles sont respectivement prononcer la nullité de l'exploit de l'autre partie, avec amende de part & d'autre pour transport de Jurisdiction. 2°. Qu'elle paroît ne concerner que les Juges ordinaires, & nullement les Juges de privilege, autorisés par une loi particuliere, à connoître de certaines matieres à l'exclusion de tous autres Juges, avec pouvoir de défendre aux parties de se pourvoir ailleurs que devant eux sur peine d'amende, tels que sont les Juges de l'Amirauté, par la disposition de cet article, & les Juges des Eaux & Forêts par l'article 14, titre premier de l'Ordonnance de 1669.

Avec la même distinction, l'on pourroit écarter également l'autorité de l'Arrêt de règlement, du Parlement de Paris, en date du 7 Août 1698, rapporté par le Continuateur de Bornier sur l'art. 2, tit. 2 de l'Edit du commerce de 1673, pag. 735, édition de 1729, & inséré dans le cinquieme tom. du Journal des Audiences, puisqu'il n'a été rendu qu'entre le Prévôt de Paris & les Juges & Consuls de la même ville; à quoi l'on pourroit ajouter, qu'à supposer que les défenses qui y sont faites au Prévôt de Paris & à tous autres Juges de prononcer aucunes condamnations d'amende, pour distraction de Jurisdiction, tant contre les parties que contre les Huissiers & Sergens qui auront donné ou fait donner ces assignations devant les Juge & Consuls, fussent extensibles naturellement, aux autres Juges en général; elles ne regarderoient point, en tout cas, les Juges de l'Amirauté, fondés dans la disposition du présent article, attendu que cet Arrêt n'auroit pas eu le pouvoir d'y déroger; encore moins pour ordonner l'exécution de l'article 15, titre 12 de l'Ordonnance de 1673, au préjudice de ce même article de notre Ordonnance, qui, dans les défenses qu'il contient, y soumet nominativement les Juge & Consuls.

Cependant lorsqu'on réfléchit sur les motifs de la Déclaration du Roi, ci-dessus citée, du 28 Janvier 1682, on ne peut se dispenser de reconnoître que

l'intention du Législateur a été de proscrire indistinctement l'usage de prononcer des amendes, pour transport ou distraction de Jurisdiction.

Ces motifs en effet ont été de remédier à l'inconvénient résultant des condamnations d'amendes prononcées contre les Parties, par différens Juges, se prétendant respectivement fondés à connoître de la même affaire, d'où il arrivoit que ces amendes étant exigibles, de la part du Fermier du Domaine, contre les deux parties, celle qui avoit raison étoit obligée de payer par provision l'amende qui lui étoit infligée, tout comme celle qui avoit tort, & qui succomboit dans l'instance en règlement de Juges.

Or, cet inconvénient étant comme inévitable, parce qu'en laissant subsister l'usage de condamner à l'amende la partie qui ne voudroit pas reconnoître la compétence du Juge qui prononceroit le premier l'amende, l'autre Juge, qui se croit compétent de son côté, ne manqueroit pas de condamner tout de même à l'amende l'autre partie qui refuseroit aussi de le reconnoître pour Juge; il est naturel de conclure, que l'abolition ou suppression de cet usage, regarde absolument tous les Juges; ceux de privileges comme les Juges ordinaires, & par conséquent ceux de l'Amirauté; d'autant plutôt que la Déclaration du Roi étant postérieure à la présente Ordonnance, elle est censée y avoir dérogé de plein droit en cette partie, les raisons de l'abrogation de l'usage étant les mêmes, aussi bien à l'égard des Juges fondés dans une loi particulière à prononcer de pareilles amendes, que de ceux qui n'avoient pour eux que le simple usage.

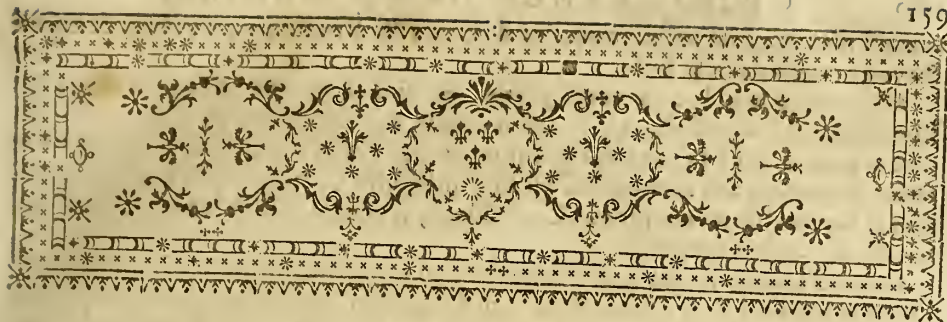
Ainsi il paroît vrai de dire avec l'Auteur du nouveau Commentaire sur l'Ordonnance de 1673, art. 15, tit. 12, pag. 366 & 267, qu'à l'égard des Juges & Consuls, lorsqu'ils retiennent des causes qui ne sont pas de leur compétence, ce qui ne leur est que trop ordinaire, il n'y a pas d'autre voie à prendre que celle de se pourvoir par appel de leurs Sentences comme de Juge incompetent, & qu'il n'est plus permis aux Juges qui se prétendent fondés à connoître des causes portées en la Jurisdiction Consulaire, de prononcer aucunes amendes, soit contre les Parties, soit contre les Huissiers, pour distraction de Jurisdiction; encore moins d'évoquer ces causes, sauf à les révéndiquer par le ministère public, & à se pourvoir ensuite en règlement de Juges, en cas de déni de renvoi. Et ce qui est dit ici par rapport aux Juges & Consuls, est applicable tout de même à tous autres Juges non subordonnés à ceux qui ont droit d'évoquer.

Au reste, la revendication a lieu de la part du Procureur du Roi ou du Seigneur, aussi bien dans les cas où les deux Parties consentent de plaider en la Jurisdiction Consulaire ou tout autre non compétente, que dans celui où le défendeur à requis son renvoi; par la raison qu'il n'est pas libre aux Parties de se donner les Juges qu'il leur plaît de choisir, & d'en reconnoître d'autres que ceux qui ont droit de les juger.

Tout ceci néanmoins n'empêche pas ce semble le ministère public qui révéndique une cause, de prendre des conclusions contre les Parties pour se voir faire défenses de plaider, pour raison du fait en question, ailleurs qu'en sa Jurisdiction sur peine de telle amende, pourvu qu'ils s'abstiennent de faire déclarer l'amende encourue. Et c'est ainsi qu'il en a toujours été usé à l'Amirauté de cette ville, en conformité des instructions données aux Officiers de cette Jurisdiction de la part de M. l'Amiral.

Par là, en effet, l'ordre établi par la Déclaration du 28 Janvier 1682 n'est point troublé : c'est seulement préparer la voye aux condamnations d'amende & autres peines que cette même Déclaration veut qui soient prononcées contre ceux qui se trouvant mal fondés, auront donné lieu, mal-à-propos, au Règlement de Juges; ce qui regarde les Juges comme les Parties. C'est aussi à quoi l'on ne sauroit trop exactement tenir la main, pour diminuer, par la crainte de l'événement, le nombre des entreprises que font certains Juges sur la Jurisdiction d'autres, par orgueil, par jalousie & par esprit d'indépendance; entreprises auxquelles ils ne se porteroient pas si volontiers, s'ils avoient à appréhender, en succombant dans le conflit de Jurisdiction, de supporter en plein la peine que méritent les téméraires Plaideurs.





TITRE III.

Des Lieutenans, Conseillers, Avocats & Procureurs du Roi aux Sieges de l'Amirauté.

I Est question ici des qualités & conditions requises pour la réception des Officiers de l'Amirauté, de leurs privileges, de leurs devoirs & obligations.

Dans les Amirautés générales, le premier Officier a droit de prendre le titre de Lieutenant-Général, de même qu'aux Tables de Marbre; mais dans les Amirautés particulières, il ne peut se qualifier que de Lieutenant seulement, ou de Lieutenant-Particulier.

ARTICLE PREMIER.

L Es Lieutenans, Conseillers, & nos Avocats & Procureurs aux Sieges généraux & particuliers de l'Amirauté, ne pourront être reçus qu'ils ne soient *Gradués*, n'ayant fréquenté le Barreau pendant le temps porté par nos Ordonnances, & ne soient âgés, savoir les Lieutenans des Sieges généraux, de vingt-sept ans, & ceux des autres Sieges, & nos Avocats & Procureurs de vingt-cinq.

J Usqu'à ce que les Officiers de l'Amirauté eussent été faits Officiers royaux, l'Amiral les nommoit, & instituait à son gré qu'ils fussent lettrés ou non. Depuis l'élection de ces Offices en Offices royaux, il a bien conservé le droit de les nommer & présenter au Roi, avec faculté de recevoir au serment par ses Officiers aux Tables de Marbre, ceux des Amirautés particulières qui en relevent: mais depuis l'Edit du mois de Mars 1551, & l'Ordonnance de Blois, de 1579, art. 107, il n'a pu faire choix que de sujets gradués, âgés de vingt-cinq ans, & ayant fréquenté le Barreau pendant trois ans.

Le Parlement de Rouen, lors de l'enregistrement de cette Ordonnance de Blois, ordonna sur cet article 107, qui ne parle que des Conseillers, qu'il

auront lieu tout de même pour les Avocats & Procureurs du Roi, & cela a servi de regle dans la suite.

Aussi notre article, en cette partie, ne met-il aucune différence entre les Lieutenans & Conseillers, & les Avocats & Procureurs du Roi.

Il n'y en a qu'à l'égard des Lieutenans des Sieges généraux, qui doivent avoir vingt-sept ans accomplis, au lieu qu'il suffit de vingt-cinq ans à ceux des autres Sieges, de même qu'aux Conseillers, Avocats & Procureurs du Roi des uns & des autres Sieges.

Dans le temps de cette Ordonnance, en conséquence de plusieurs Edits & Déclarations du Roi, pour être reçu Conseiller en quelque autre Jurisdiction que ce fût, il falloit vingt-sept ans. Ainsi cet article admettoit une exception en faveur des Amirautés; mais par l'Edit du mois de Novembre 1683, il a été établi, pour regle générale, conformément à l'Ordonnance de Blois, que l'âge de vingt-cinq ans, suffiroit désormais pour être reçu Conseiller, même aux Cours souveraines.

Dire qu'il faut être *gradué* & avoir fréquenté le Barreau, c'est dire qu'il faut nécessairement être Avocat; car ce n'est qu'à ce titre qu'on est censé fréquenter le Barreau. Au surplus il est décidé par quantité d'Edits & Déclarations que nul ne pourra être pourvu d'un Office de Judicature qu'il n'ait été reçu Avocat: on a même prétendu qu'il y a plusieurs années qu'il falloit avoir été reçu Avocat en Parlement; mais feu Monsieur le Chancelier Daguesseau, décida que la qualité d'Avocat suffisoit en quelque Tribunal qu'on eût été reçu.

Aux termes de notre article, ce n'est pas assez encore d'être Avocat; il faut de plus avoir fréquenté le Barreau pendant le temps porté par les Ordonnances; ce qui se rapporte à l'article 107 de l'Ordonnance de Blois, qui a fixé ce temps à trois ans.

L'Edit du mois de Mai 1711, portant création de plusieurs Offices dans les différentes Amirautés du Royaume, en confirmant la regle par rapport aux Lieutenans Criminels, Commissaires Enquêteurs & Examineurs, & aux Conseillers dans les Sieges Généraux es Tables de Marbre, y donna atteinte pour les Offices des Conseillers des Sieges particuliers; à l'égard desquels il fut permis à tous Marchands, Négocians & gens entendus au fait du commerce & de la navigation, de les acquérir & exercer sans aucune incompatibilité.

Je ne sai si dans les autres Sieges ces Charges ont été levées par des Négocians: ici cela n'est point arrivé, il n'y en a eu même aucune de levée en conséquence de l'Edit, le Lieutenant de l'Amirauté les ayant toutes réunies à la sienne, suivant la faculté qui lui en étoit accordée par le même Edit. A Marseille, le Lieutenant a réuni tout de même; mais ces Charges de Conseiller, qui sont les seules qu'on y connoisse, n'en sont pas moins exercées séparément par des sujets qu'il présente à cette fin, auxquels M. l'Amiral donne des Commissions, en vertu desquelles ils entrent en fonction, sans qu'il soit besoin d'obtenir des provisions du Roi, ni de réception au Parlement; au lieu qu'à la Rochelle il n'y a point à l'Amirauté d'autre charge de Conseiller exercée à part, que celle qui avoit été créée long-temps avant cet Edit; c'est-à-dire, par un précédent Edit du mois d'Avril 1691. Celui qui en

est revêtu actuellement n'étoit que gradué lorsqu'il se présenta en 1739, pour obtenir ses provisions, & l'on exigea qu'il se fît recevoir Avocat. Peut-être qu'il en auroit été ainsi, quand bien même la charge auroit été de nouvelle création; les motifs de l'Edit ne subsistans plus, il auroit été convenable en effet de revenir à la règle d'autant plutôt que le Conseiller dans l'absence du Lieutenant, ayant droit de le représenter, il répugnoit qu'il eût cet avantage, n'étant pas gradué & Avocat. Et c'est ce qui me feroit penser, que si dans quelques Sieges il y avoit des Conseillers non gradués, jamais ceux-là ne pourroient représenter le Lieutenant au préjudice des Conseillers gradués, ou à leur défaut de l'Avocat & Procureur du Roi, ni en aucun cas assister au jugement des procès criminels.

Mais la difficulté de trouver dans les Colonies des Gradués, a fait passer par dessus la règle; & en conséquence il a été statué par le Règlement du 12 Janvier 1717, portant établissement des Sieges d'Amirauté dans tous les ports des Isles & Colonies Françaises, que le Lieutenant & le Procureur du Roi pourroient être reçus quoique non gradués, moyennant qu'ils fussent âgés de vingt-cinq ans, & qu'ils eussent une connoissance suffisante des Ordonnances & des affaires maritimes, sur lesquelles ils subiroient examen. C'est la disposition de l'art. 7 du tit. 1. Il n'y a pas lieu de s'en étonner après tout, puisque même actuellement il y a des Conseillers aux Conseils supérieurs qui ne sont pas gradués. Cependant depuis quelque temps on a soin de préférer les gradués pour toutes les charges de judicature. Au reste les Officiers d'Amirauté dans ces mêmes Colonies peuvent être choisis parmi les Officiers des Jurisdictions ordinaires, sans être obligés de prendre des Lettres de compatibilité. Art. 3 dudit Règlement. Aussi rien n'est plus commun que de voir la Jurisdiction ordinaire & celle de l'Amirauté y être exercées par les mêmes personnes.

Cet article & les trois suivans ne se trouvent point dans l'Ordonnance de 1684 concernant la Bretagne. C'est que dans ce temps-là il n'y avoit pas encore de Sieges d'Amirauté dans cette Province où ils n'ont été établis qu'en conséquence de l'Edit du mois de Juin 1691. Depuis ce temps-là, il est vrai de dire qu'ils ont dû y avoir leur exécution comme dans les Amirautés des autres Provinces.

A R T I C L E I I.

L Es Lieutenans-Généraux & Particuliers, les Conseillers & nos Avocats & Procureurs es Sieges ressortissans nuement en nos Cours, seront reçus en nos Cours de Parlement, & les Lieutenans & nos Avocats & Procureurs aux Sieges particuliers seront reçus en ceux des Tables de Marbre.

P Our la réception des Officiers, il n'y a point de différence entre ceux des Tables de Marbre & ceux des Amirautés ressortissantes nuement au Parlement, tous doivent être reçus au Parlement, & cela ne pouvoit être autrement en effet, n'y ayant que la Cour supérieure qui ait droit de recevoir les Officiers de la Jurisdiction inférieure.

Quant aux Officiers des Amirautés particulières dont les appellations ressortissent au civil, à la Table de Marbre, c'est là qu'ils doivent être reçus aux termes de cet article, quoiqu'en matière criminelle l'appel soit porté directement au Parlement, lorsqu'il échoit peine afflictive.

Au reste, la réception des uns & des autres, quelque part qu'elle se fasse, est toujours précédée d'un examen sur la Loi, & d'une information de vie, mœurs & religion; en un mot, de toutes les formalités usitées à l'égard des autres Officiers de Judicature.

Dans les Amirautés des Colonies, où il n'est pas nécessaire d'être Gradué; l'examen ne roule que sur la connoissance de l'Ordonnance & des affaires maritimes: art. 7, tit. 1 du Règlement du 12 Janvier 1717. Ils sont reçus au Tribunal où se portent les appels de leurs Sentences, art. 6; & ce Tribunal est le Conseil-Supérieur, où ressortit la Justice ordinaire du lieu, suivant l'art. 1 du tit. 3.

ARTICLE III.

AUront, les Lieutenans, Conseillers & nos Avocats & Procureurs aux Tables de Marbre, leurs causes commises aux Requetes du Palais de nos Cours de Parlement, dans le ressort desquelles ils se trouveront établis; & ceux des Sieges particuliers; devant nos Baillis & Sénéchaux, & pourront, comme les autres Juges Royaux, mettre à exécution les Arrêts de nos Cours de Parlement, & toutes Commissions de Chancellerie concernant les affaires de leur compétence.

LES Droits & Privileges portés par cet article ont été confirmés en plein par l'Edit du mois de Mai 1711.

Il a été ajouté la Préséance aux assemblées & cérémonies publiques & particulières sur les Officiers des Elections, Greniers à Sel, Eaux & Forêts, Juges des Traités & ceux des Seigneurs; de manière que les Juges de l'Amirauté ne peuvent être précédés que par les Juges Royaux ordinaires. L'art. 12 de l'Ordonnance de 1584, portoit simplement qu'ils précéderoient les Juges des Hautes-Justices non royales.

Il y a encore été ajouté en faveur des Offices nouvellement créés, l'exemption de Tutelle & Curatelle, Guet & Garde, logement de gens de guerre & autres charges publiques, relativement à l'Edit du mois d'Avril 1691, confirmé en cette partie par celui du mois de Janvier 1692, pour les Amirautés de Guyenne en particulier, même de la Taille pour les Lieutenans Criminels; mais ces exemptions ont cessé au moyen de l'Edit du mois d'Août 1615, la finance de toutes ces Charges étant au-dessous de 10000 livres.

Cependant cela n'a pas touché aux Privileges attribués aux anciennes Charges de l'Amirauté. Or, par Arrêt du Conseil du 4 Mai 1637, les Officiers de l'Amirauté, comme étant réputés Officiers Militaires & du Corps de

L I V. I. T I T. I I I. *des Lieutenans, &c.* A R T. I I I. 163

la Gendarmerie; ce qui les rend par conséquent Officiers d'épée aussi-bien que de robe, ont été déclarés exempts de Tailles, Aides, Octrois, Emprunts, Impôts, Logement de gens de guerre, *Taxes des Officiers des Villes & Villages du Plat-pays*, & devoir jouir de toutes les autres exemptions & franchises dont jouissent les autres Officiers Militaires. Voyez l'Arrêt du Conseil du 31 Octobre 1686, pour Dunkerque.

Autre Arrêt du Conseil du 14 Avril 1703, qui les a déchargés aussi de la taxe de l'Ustensile, & qui en conséquence a ordonné que les noms des Officiers de l'Amirauté de la Rochelle qui y avoient été imposés l'année précédente, seroient rayés & biffés des rôles de l'Ustensile, avec défenses de les y comprendre à l'avenir.

Dans l'Ordonnance du 25 Juin 1750, ils n'avoient pas été compris dans l'énumération des personnes exemptes du logement des gens de guerre; mais la lettre de M. le Comte d'Argenson à M. de Blair de Boifemont, Intendant lors de la Rochelle, du 22 Mars 1751, porte que l'intention du Roi est que le premier Officier du Siege de l'Amirauté & le Procureur du Roi du même Siege en soient exempts conformément au Règlement de Poitiers du 4 Novembre 1651, & à l'Ordonnance du 30 Janvier 1687. Ce Règlement du 4 Novembre 1651, avoit déjà été confirmé pour Dunkerque, par Arrêt du Conseil du 31 Décembre 1686.

Un autre Privilege des Amirautés, toujours subsistant encore, est qu'elles ne sont jamais comprises dans les Edits & Déclarations du Roi concernant en général les Justices Royales, & qu'elles ne sont point sujettes, conséquemment; aux Droits établis dans les Justices Royales, si elles n'y sont expressément dénommés. Voyez, *suprà*, article 2, titre 1.

Il est aussi d'usage, lorsque le Roi veut créer quelque nouveaux Offices dans les Sieges d'Amirauté, de le faire toujours par des Edits particuliers. L'Edit du mois de Mai 1711, en est le dernier exemple.

La Préférence, attribuée anciennement, par l'Ordonnance de 1584, art. 12, aux Officiers de l'Amirauté comme Juges-Royaux, sur les Officiers des Jurisdictions subalternes & autres Juges ordinaires & non Royaux, a été confirmée solennellement par Arrêt du Parlement de Toulouse, du 21 Avril 1758, qui a maintenu les Officiers de l'Amirauté de Montpellier & Cette, au droit d'avoir rang & séance en toutes Assemblées & Cérémonies publiques & particulieres avant les Officiers de la Justice de M. l'Evêque d'Agde, à Cette; & en conséquence a ordonné que le banc desdits Officiers de l'Amirauté seroit remis & placé dans l'endroit le plus honorable, dans la nef de l'Eglise paroissiale dudit lieu de Cette, & au côté droit, près où l'on monte au cœur de ladite Eglise, d'où il avoit été déplacé; qu'à cet effet les Officiers du Seigneur céderoient la place dans huitaine après la signification de l'Arrêt, sinon permis auxdits Officiers de l'Amirauté de faire ôter le banc des Officiers du Seigneurs, à leurs frais & dépens, & d'y faire placer le leur, sauf aux Officiers du Seigneurs à en faire placer un pour eux à la suite & dans une place inférieure, avec défenses à eux d'apporter aucun trouble auxdits Officiers de l'Amirauté, à peine de cinq cens livres d'amende. Cet Arrêt est d'autant plus remarquable qu'il a été rendu sans avoir égard à l'intervention de M. l'Evêque d'Agde, Seigneur, haut-justicier, de Cette, qui avoit pris le fait & cause des Officiers.

L'Arrêt avoit porté la même décision contre les Maire & Consuls de ladite Ville de Cette, excepté toutefois la Préséance dans les Assemblées concernant la police & les affaires du Corps de Ville. Mais comme c'étoit par défaut contre eux, ils y formerent opposition, & ils la soutinrent avec beaucoup de vivacité; ce qui ne les empêcha pas de succomber par l'Arrêt définitif qui intervint le 21 Mars 1739, qui, en les déboutant de leur opposition, ordonna que le premier du 21 Avril de l'année précédente sortiroit son plein & entier effet, & seroit exécuté selon sa forme & teneur avec augmentation de l'amende, qui, en cas de trouble ou empêchement fut portée à 3000 livres.

Dans le dernier Arrêt est visé celui du Conseil du 16 Novembre 1699, en faveur des Juges de l'Amirauté de Marennes.

Le premier Arrêt, en ce qui concerne les Officiers haut-justiciers non Royaux de Cette, est une décision sûre & qui doit être admise par-tout; mais il ne faut pas compter sur le second, en ce qu'il donne la préséance à l'Amirauté sur les Maire & Consuls, qui font ce qu'on entend sous le nom d'Officiers municipaux. En cette partie, il faut suivre les Réglemens particuliers faits pour chaque lieu, & prendre garde sur-tout aux endroits où il y a des Juges ordinaires qui soient Royaux; parce que dans ces mêmes endroits la règle est que les Maires & Echevins figurent avec les Juges Royaux, lesquels ayant sans contredit la Préséance sur les Officiers de l'Amirauté, ceux-ci, par conséquent ne peuvent marcher qu'après les Officiers municipaux. Le second Arrêt de Toulouse, ne peut donc avoir d'application qu'aux lieux où il n'y a pas des Juges ordinaires Royaux. Alors c'est aux Officiers de l'Amirauté à prendre la droite, comme représentant les Juges ordinaires Royaux qui manquent. Voyez l'Arrêt du Conseil, du 31 Octobre 1686, pour Dunkerque.

Je n'ai pas observé ceci, au reste, pour relever le lustre des Charges de l'Amirauté; c'est seulement pour prévenir, s'il est possible, ces pitoyables disputes qui s'élèvent sur la préséance, sans autre motif qu'un orgueil ridicule; rien n'étant plus facile que de s'entendre en gardant chacun le rang qui lui est assigné par la volonté du Prince, qui est la seule règle qu'il faut suivre, le Roi étant maître de fixer, comme il lui plaît, le rang entre les Officiers & sujets.

EXTRAIT de la Lettre écrite par M. d'Argenson, à M. de Blair de Boifemont, Intendant de la Généralité de la Rochelle, le 22 Mars 1751.

LEs Officiers des Amirautés étant d'une ancienne création & beaucoup antérieure à l'époque de 1689, ils ne peuvent être dans le cas de la révocation de l'Edit de 1715; ils ont même été exceptés par cette raison de l'Edit d'Août 1705, & comme ils sont Officiers Royaux, le principal Officier du Siege de l'Amirauté & le Procureur du Roi du même Siege doivent être exempts du logement de gens de

guerre, conformément au Règlement de Poitiers & à l'Ordonnance du 30 Janvier 1687.

A l'égard des Receveurs des droits de l'Amirauté, comme ces droits appartiennent au Roi dans leur principe, ils doivent être mis au rang des autres Receveurs des droits du Roi ou des Fermes exprimées dans les articles 83 & 84 de l'Ordonnance du 25 Juin 1750.

ARREST DU PARLEMENT DE TOULOUSE,

Cui maintient les Officiers de l'Amirauté au Siège de Montpellier & Cette, au droit d'avoir rang & séance en toutes Assemblées publiques & particulières, avant les Officiers de la Justice de M. l'Evêque d'Agde, à Cette, & avant les Maire & Consuls de la Ville.

Du 21 Avril 1738.

LOUIS par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre, au premier notre Huissier ou Sergent sur ce requis, comme sur le plaider judiciaire fait en notre Cour de Parlement de Toulouse, le 21 Avril 1738, en l'Instance y pendante entre Me. François Pouget, notre Conseiller & Lieutenant-Général en notre Amirauté au Siège de Montpellier & Cette, Demandeur en la cause renvoyée en jugement par Arrêt du 6 Mai 1704, & impétrant lettres des 29 Avril 1719 & 17 Juillet 1723, pour être reçu à faire assigner en notredite Cour les Officiers Bannerets de la Justice de Cette, & les Consuls dudit Cette, pour voir maintenir l'Impétrant au droit d'avoir rang & séance tant à l'Eglise qu'ailleurs, en toutes Assemblées & Cérémonies publiques & particulières avant lesdits Officiers & Consuls, conformément à l'Ordonnance & à l'Edit du mois de Mai 1711, ce faisant, voir ordonner que le Banc de l'Impétrant sera placé dans l'Eglise paroissiale dudit Cette, au côté droit de la nef, près les degrés par où l'on monte au chœur, préférablement & avant celui desdits Officiers & Consuls, auquel effet ils seront tenus d'en céder la place à l'Impétrant, & de retirer le Banc qu'ils y ont placé; autrement qu'il lui sera permis de le faire ôter, sauf aux Officiers & Consuls de le placer au-dessous de celui de l'Impétrant, avec défense de lui donner aucun trouble ni empêchement en la jouissance des Droits de Préséance, à peine de mille liv. & de contravention enquis avec dépens d'une part, & les Officiers Bannerets assignés Défendeurs, & lesdits Consuls aussi assignés Défaillans, d'autre. Ouïs Guilhemette, pour ledit Me. Pouget, Guilhot, pour ledit Seigneur Evêque d'Agde, ensemble, Saget pour notre Procureur-Général: notredite Cour vuivant le renvoi à elle fait par l'Arrêt du Conseil; du 17 Septembre 1736, & faisant droit sur tou-

tes les Demandes, Fins, & Conclusions des Parties & Causes renvoyées en jugement, déclarant le défaut levé contre les Maires & Consuls de Cette, bien & dûement poursuivi & entretenu, adjugeant l'utilité d'icelui, sans avoir égard aux fins de non-valoir & de non-recevoir proposées par la Partie de Guilhot, dont elle l'a demis & demet, maintenu & maintient définitivement celle Guilhemette en la qualité que procède, ensemble les autres Officiers de l'Amirauté au Siège de Montpellier & Cette, au droit d'avoir rang & séance dans la ville de Cette, dans toutes les assemblées & cérémonies publiques & particulières autre que celle toutefois concernant la Police, les affaires du Corps de Ville avant les Officiers de la Justice de la Partie de Guilhot, & avant les Maire & Consuls du lieu: Ordonne que le banc des Officiers de l'Amirauté sera remis & placé dans la nef de l'Eglise paroissiale dudit Cette: au côté droit, près où l'on monte au chœur de ladite Eglise, d'où il fut déplacé; auquel effet ordonne notredite Cour, que les Officiers de la Partie de Guilhot, & les Maire & Consuls dudit Cette, céderont la place dans huitaine après la signification du présent Arrêt, aux Officiers de l'Amirauté; autrement, permet, notredite Cour, à la partie de Guilhemette & autres Officiers de l'Amirauté, de faire ôter le banc des Officiers de ladite Partie de Guilhot, & des Maire & Consuls dudit Cette, de ladite place, à leurs frais & dépens, & d'y faire placer celui des Officiers de l'Amirauté, sauf aux Officiers de ladite Partie de Guilhot, & Maire & Consuls de Cette, de mettre & placer leur banc au-dessous, & en une place inférieure: faisant défenses, tant à ladite Partie de Guilhot, à ses Juges, Maire & Consuls, de à ce donner aucun trouble aux Officiers de l'Amirauté, à peine de cinq cens livres d'amende, & d'en être enquis; & moyennant ce, sur les de-

mandes en rejection, dommages & intérêts, respectivement demandés par les Parties, autres demandes, fins & conclusions d'icelles, les a mises hors de Cour & de procès : condamne néanmoins la Partie de Guilhot aux dépens la concernant, envers celle de Guilhemette, & lesdits Maire & Consuls de Cette, défailans, aux dépens aussi les concernant, la taxe réservée. A ces causes, à la réquisition dudit M. Pouget, Nous te mandons & commandons, bien & dûment intimer & signifier le présent Arrêt, selon sa forme & teneur : auquel effet, faire pour l'entière exécution d'icelui tous exploits requis & nécessaires : ce faisant, contraints par toutes

voies dues & raisonnables, le Seigneur Evêque d'Agde, ensemble les Maire & Consuls dudit Cette, défailans, à payer & rembourser incontinent, & sans délai, audit Me. Pouget, ou à son certain mandement, la somme de trente-neuf livres dix sols, à laquelle reviennent les frais de l'expédition & sceau du présent Arrêt. Donné à Toulouse, en notre Parlement, le vingt-unième jour du mois d'Avril, l'an de grace mil sept cent trente-huit, & de notre regne le vingt-troisième ; Par la Cour, Carbon, *signé, collationné* J. Serres ; *signé, collationné*, Carrière, *signé, scellé* le 30 Avril 1738, Carbon, *signé*.

A U T R E ARREST DU PARLEMENT DE TOULOUSE.

Qui démet les Maire & Consuls de Cette, de l'opposition qu'ils avoient formée au précédent Arrêt du vingt-unième Avril mil sept cent trente-huit, concernant le droit de préséance des Officiers de l'Amirauté, & en ordonne l'exécution.

Du 21 Mars 1739.

LOUIS par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre ; au premier notre Huissier ou Sergent sur ce requis, comme en instance pendante en notre Cour de Parlement de Toulouse, entre les Maire, Consuls & Communauté de notre Ville de Cette, Suppliant par Requête en jugement du 6 Juin 1738, en cassation droit par ordre le retraquement de l'Arrêt de notredite Cour du 21 Avril précédent, suivant les moyens qui seront par eux libellés avec inhibition & défenses à Me. André-François Pouget notre Conseiller, Lieutenant de l'Amirauté de notredite Ville, & tous autres qu'il appartiendra, de le mettre à exécution, & de rien faire ni attenter en vertu d'icelui, à peine de mille livres d'amende, nullité & cassation, & de tous dépens, dommages & intérêts, avec dépens d'une part, & ledit Me. Pouget intimé avec dépens d'une part, vu &c. ensemble les conclusions de notre Procureur Général : par son Arrêt prononcé le 21 Mars 1739, a rejeté & rejeté du procès, les certificats & Lettres remises par lesdits Maire, Consuls & Communautés de Cette, dans leur continuation de production, sous cote, lettre T,

Saremejeanne, faisant droit définitivement sur les demandes, fins & conclusions des Parties, sans avoir égard au retraquement demandé par lesdits Maire, Consuls & Communauté envers son précédent Arrêt du 21 Avril 1738, dont les a démis & démet, ordonne que le susdit Arrêt sortira son plein & entier effet, & sera exécuté selon sa forme & teneur : ce faisant a maintenu & maintient ledit Pouget, en la qualité de Conseiller & Lieutenant - Général de l'Amirauté, civil & criminel au Siege de Cette ; ensemble les autres Officiers du Siege, au droit d'avoir rang & séance dans l'Eglise de Cette, dans toutes les Assemblées & cérémonies publiques & particulieres, autres toutefois que celles qui seront tenues concernant la police & affaires du Corps de Ville avant les Officiers municipaux : & en conséquence, ordonne notredite Cour que le banc des Officiers de l'Amirauté, sera remis & placé à l'endroit le plus honorable de la nef de l'Eglise paroissiale dudit Cette, & au côté droit près des degrés par où l'on monte au chœur, auquel effet, ordonne que les Officiers municipaux seront tenus de céder & rendre la place libre pour le rem-

placement du banc des Officiers de ladite Amirauté, dans huitaine après la signification du présent Arrêt, passé lequel délai notredite Cour permit & permet audit Pouget & Officiers dudit Sieg de l'Amirauté, de faire ôter le banc dedit Officiers municipaux aux frais & dépens dedit Maire, Consuls & Communauté, & d'y faire placer leur banc, sauf auxdits Officiers municipaux de faire placer leur banc au-dessous & dans une place inférieure; faisant notredite Cour inhibition & défenses auxdits Maire, Consuls, & à tous autres qu'il appartiendra de donner audit Pouget, & autres Officiers de ladite Amirauté en la jouissance dedit droits, rangs, séances, prérogatives, aucun trouble ni empêchement, à peine de trois mille livres d'amende & des contraventions enquis pardevant le premier notre Magistrat requis sur les lieux; condamne lesdits Maire, Consuls, & Communauté aux dépens de l'Instance envers ledit Pouget, la taxe d'iceux demeurant réservée. Nous, à ces causes, à la Requête & supplication dudit Pou-

get, te mandons & commandons mettre ce présent Arrêt à due & entière exécution, suivant sa forme & teneur; auquel effet faire tous exploits requis & nécessaires, & en cas de contravention, commettons & députons le premier notre Magistrat pour enquérir & informer, pour l'information faite & rapportée, être ordonné ce qu'il appartiendra: en outre, commandons au susdit Huissier, contraindre lesdits Maire, Consuls & Communauté, à payer audit Pouget la somme de six cens vingt-une livres quatre sols six deniers, tant pour le rapport des Conclusions, vérifications, rapports intervenus au présent Arrêt, que frais de l'expédition & sceau d'icelui: Mandons en outre à tous nos autres Officiers & Sujets, ce faisant obéir. Donné à Toulouse en notredit Parlement le vingt-troisième jour de Mars, l'an de grace mil sept cent trente-neuf, & de notre regne le vingt-quatrième. Par la Cour, *Signé Fraissé*, collationné, *Signé J. Serres*, collationné, Lavedan. *Signé* scellé le 25 Mars 1739, *Fraissé Signé*.

ARTICLE IV.

LEs Lieutenans-Particuliers tiendront les Audiences & feront tous Actes requis & nécessaires en cas d'absence, maladie ou récusation des Lieutenans-Généraux ou Principaux, lesquels ne pourront commettre des Avocats pour faire les fonctions de leur Charges au préjudice des Lieutenans-Particuliers ou Conseillers.

LEn est de même de toute autre Jurisdiction. Le premier Officier hors d'état de remplir ses fonctions par maladie, récusation, absence ou autrement, est remplacé de plein droit par celui qui le fait dans l'ordre du tableau, sans qu'il puisse commettre un autre, & encore moins un Avocat pour faire les fonctions de sa Charge. L'article dit simplement *au prejudice des Lieutenans-Particuliers ou Conseillers*; mais il faut ajouter, & du Procureur du Roi, par une conséquence naturelle de l'art. 6, qui veut que le Procureur du Roi soit appelé au Jugement des affaires où il n'a pas de conclusions à donner, préférablement aux Avocats & Praticiens des lieux.

Ainsi, au défaut du Lieutenant-Général ou Principal, c'est le Lieutenant-Particulier qui le représente pour tout ce qui dépend de sa Charge: & au défaut de l'un & de l'autre, c'est le plus ancien Conseiller; ainsi du reste, suivant l'ordre de réception. Au défaut d'eux tous, c'est à l'Avocat du Roi, s'il y en a, à faire les fonctions de Juges, sinon au Procureur du Roi, & alors s'il n'y a pas de Substitut en titre, c'est à l'ancien Avocat de la Barre, à faire celle du Procureur du Roi, à l'exclusion des Procureurs du Roi de toutes autres Ju-

risdictions ; même du Procureur du Roi du Présidial , quoiqu'il se regarde comme le premier Substitut de M. le Procureur-Général.

Il y a environ vingt-cinq ans que cela fut ainsi décidé , contre le Procureur du Roi de la Sénéchaussée de cette ville de la Rochelle , qui , fondé sur une Commission qu'il avoit obtenu de M. le Procureur-Général , du 31 Mai 1734 , s'étoit ingéré de faire les fonctions du Procureur du Roi de l'Amirauté , au préjudice du doyen des Avocats qui s'étoit présenté à cette fin.

Cette proposition que le Procureur du Roi de l'Amirauté , au défaut du Lieutenant & de tous les Conseillers du Siege , a droit de faire les fonctions du Juge , en laissant celles de sa Charge à exercer au plus ancien Avocat de la Barre ; est une conséquence qui se tire tout de même de la disposition de l'article 6 qui vient d'être cité. En effet , si , aux termes de cet article 6 , le Procureur du Roi doit être appelé au jugement des affaires préférablement *aux Avocats & Praticiens des lieux* ; il est évident que s'il n'y a pas de Juges ou des Conseillers en état de connoître de l'affaire & d'appeller le Procureur du Roi au jugement , c'est à ce même Procureur du Roi que la décision est dévolue par préférence , aussi , aux Avocats & Praticiens des lieux , celui qui doit être appelé pour juger , étant nécessairement désigné pour juger en chef , dès que les Officiers qui le précédent ne sont pas en termes de connoître de l'affaire , ou que leurs Charges sont vacantes.

Ce privilege , au reste , du Procureur du Roi de l'Amirauté , ne lui a point été attribué comme un droit nouveau , par cette Ordonnance , elle n'a fait que le confirmer dans la possession où il étoit déjà depuis long-temps de l'exercer. Les preuves en résultent , entr'autres , de 2 Sentences de l'Amirauté générale de Paris , en date des 10 Janvier 1662 , & 16 Décembre 1667 , toute deux faisant défenses à tous Avocats & Praticiens de troubler le Procureur du Roi de l'Amirauté des Sables d'Olonne , dans le droit de faire les fonctions du Juge de ladite Amirauté , en cas d'absence , vacance ou autre empêchement , à peine de tous dommages & intérêts , & de cinq cens livres d'amende.

Par rapport à l'Amirauté de la Rochelle , les preuves de cette même possession , antérieure à notre Ordonnance , se trouvent dans les Registres du Greffe , & l'on comprend bien que depuis elle n'a pas discontinué. Enfin , c'est actuellement l'usage universel des Amirautés , & il y auroit d'autant plus de témérité à l'attaquer , qu'il est non-seulement soutenu de la décision formelle d'un Arrêt du Parlement d'Aix , en date du 2 Août 1718 , rendu en faveur du Procureur du Roi de l'Amirauté de Toulon , contre Me. Charles Cordier , Avocat , qui prétendoit faire les fonctions du Juge de l'Amirauté , au préjudice du Procureur du Roi ; mais , encore qu'il est avoué de M. l'Amiral qui a déclaré , plus d'une fois qu'il entendoit qu'il fût maintenu. Sa dernière lettre , sur ce sujet , est du 22 Avril 1733.



ARTICLE V.

NOs Procureurs aux Sieges de l'Amirauté seront tenus de faire incessamment la recherche & poursuite des délits de leur compétence, & d'en donner avis à nos Procureurs-Généraux, à peine de suspension de leurs Charges pour la première fois, & de privation en cas de récidive.

IL n'y a rien là qui ne soit commun à tous les Procureurs du Roi des autres Jurisdiccions, & même aux Procureurs d'office des Justices seigneuriales. C'est la disposition des Ordonnances, & la raison est que s'il en étoit autrement, les Substituts du Procureur - Général pourroient laisser sans poursuite des crimes ou délits dont la punition importe au Public.

ARTICLE VI.

PRendront conclusions en toutes affaires où Nous, l'Amiral, le Public, les Mineurs ou Absens auront intérêts; & seront en cas de besoin appelés, comme Gradués au jugement des autres affaires préférablement aux Avocats & Praticiens des lieux.

Ainsi les fonctions du Procureur du Roi de l'Amirauté sont les mêmes dans sa Jurisdiction, que celles des autres dans la leur; & il a de plus droit de prendre des conclusions dans toutes les causes où l'Amiral a intérêt, soit pour lui procurer le payement des droits qui lui sont dûs légitimement; soit pour veiller à ce qu'il ne s'en fasse pas d'extention.

Comme presque toutes les causes de l'Amirauté dépendent de l'exécution des Ordonnances & Réglemens, quelques-uns ont cru qu'il étoit fondé à en connoître indistinctement, à raison de l'intérêt que le Public peut y prendre; mais cette idée m'a toujours parue fautive. Dans les Jurisdiccions ordinaires sous prétexte qu'une cause dépend des loix, d'un point d'Ordonnance ou de coutume, le Procureur du Roi n'a pas droit, pour cela seul, d'y donner des conclusions? & il ne peut pas dire que le Public y a intérêt, s'il ne s'agit d'un fait de Police: il en doit donc être de même à l'Amirauté, & il n'y auroit que la cupidité qui pût persuader le contraire.

Je trouve même dans cet article la confirmation de mon avis, en tant qu'il veut que le Procureur du Roi soit appelé en cas de besoin au Jugement des autres affaires, préférablement aux Avocats & Praticiens des lieux; car il est de règle que les Gens du Roi ne peuvent connoître comme Juges, des affaires où ils doivent prendre des conclusions. Ainsi cet article supposant des affaires

où le Roi, l'Amiral, le Public, les Mineurs ou les Absens n'ont pas d'intérêt ; & voulant qu'au besoin les Procureurs du Roi soient appelés pour les juger ; c'est décider bien nettement qu'ils ne peuvent pas y donner leurs conclusions.

Le ministère du Procureur du Roi étant nécessaire dans les affaires criminelles, ce n'est donc qu'au jugement des affaires civiles qu'il peut être appelé comme Gradué ; mais cela dépend uniquement du Lieutenant, puisqu'il a la faculté de juger seul. Ce qui ne lui est pas permis seulement, c'est d'appeler pour juger avec lui, un Avocat ou un Praticien au préjudice du Procureur du Roi.

Il a été dit sur l'article 4, qu'au défaut du Lieutenant & des Conseillers, le Procureur du Roi, par une conséquence nécessaire du présent article, avoit droit, en quittant ses fonctions, de remplir celles du Lieutenant & de le représenter en tout, mais ce n'est également qu'au civil ; par cette même raison que son ministère étant essentiel & indispensable dans les matieres criminelles, il ne lui est pas permis d'y renoncer pour se rendre Juge.

J'ajouterai ici que le droit qu'a le Procureur du Roi, de représenter le Juge & d'en faire les fonctions, me paroît si naturelle que je ne le crois nullement borné à la Jurisdiction de l'Amirauté, & qu'au contraire je pense qu'il est extensible à tout Procureur du Roi de quelque Jurisdiction que ce soit, à l'effet qu'il puisse représenter le Juge de sa Jurisdiction, de même que le Procureur du Roi de l'Amirauté dans la sienne.

ARTICLE VII.

Seront tenus de dresser chacun mois un état des appellations qui leur auront été signifiées, des Jugemens auxquels Nous, l'Amiral ou le Public auront intérêt ; lequel état ils enverront incessamment à notre Procureur aux Sieges & Cours où elles ressortiront, avec un mémoire instructif.

Ces appellations sont trop rares pour que le Procureur du Roi soit dans le cas de l'exécution de cet article. Elles ne sont rares au surplus, qu'à cause que le Procureur du Roi, qui est la Partie dans ces sortes d'affaires, ne les entreprend qu'autant qu'elles lui paroissent fondées sur les Ordonnances & les Réglemens.

Ce n'est pas dans la matiere où le Public est intéressé ; c'est-à-dire, dans celle de la Police, qu'il peut y avoir lieu à l'appel par caprice ou mutinerie ; & alors le devoir du Procureur du Roi est d'envoyer sans différer l'acte d'appel au Procureur du Roi de la Table de Marbre, ou à M. le Procureur-Général, suivant la qualité du Siege avec un mémoire instructif.

Au criminel, il doit se conformer à l'Ordonnance de 1670.



ARTICLE VIII.

AUront quatre registres, dont le premier contiendra leurs conclusions tant préparatoires que définitives, le deuxième, l'état de tous les échouemens, bris, naufrages, & généralement de toutes épaves trouvées en mer ou sur les grèves, ensemble des ventes, adjudications ou main levées, & des frais faits à l'occasion des naufrages; le troisième, le rôle des amendes adjugées sur leurs conclusions, l'état des titres à eux communiqués concernant les droits d'ancrage, pêche, varech & autres, les oppositions formées entre leurs mains, & les assignations données aux étrangers; & le quatrième contiendra les dénonciations qu'ils feront signer aux Dénonciateurs, s'ils savent signer, sinon à leurs Procureurs.

DES quatre registres énoncés dans cet article, il n'y a que le premier & le dernier qui soient d'usage actuellement. Les deux autres ont été négligés comme superflus; savoir, le second au moyen des déclarations qu'il faut faire au Greffe en cas d'épaves, de naufrages ou d'échouemens, & des Procès-verbaux indispensables à ce sujet; & le troisième parce que, 1°. le Greffier est obligé de délivrer au Receveur de M. l'Amiral une expédition en forme, de chaque Jugement portant condamnation d'amende; 2°. Depuis plusieurs années il y a une Commission établie à Paris, où les Seigneurs & tous autres prétendans jouir de quelque droit maritime, sont dans l'obligation de représenter leurs titres, qui de cette manière ne passent pas par les mains du Procureur du Roi; 3°. Enfin les oppositions qui peuvent être formées entre les mains, & les assignations qui peuvent lui être données pour les Etrangers sont si rares, qu'il n'y a pas plus à en tenir un état que des appellations dont il est question dans le précédent article.

En effet, ces oppositions & assignations ne peuvent avoir lieu qu'en cas de saisie de navire sur un étranger, suivant l'art. 3, tit. 14, ci-après; & alors il est enjoint au Procureur du Roi d'en donner incessamment avis à Monsieur le Procureur-Général.

Quant aux dénonciations, il faut rapprocher cet article du sixième, titre 3 de l'Ordonnance criminelle de 1670, pour en observer exactement les dispositions respectives.



ARTICLE IX.

FAisons défenses à tous *Officiers* d'Amirauté d'exiger des Pêcheurs, Mariniers & Marchands de poisson ou autres marchandises, même d'en recevoir sous prétexte de paiement de leurs droits, à peine d'interdiction & de cinq cens livres d'amende.

DE pareilles défenses sont superflues pour des *Officiers* qui ont des sentimens, & qui dans l'exercice de leurs fonctions ne perdent jamais de vue les regles de l'honneur & de la probité.

Sont-elles injurieuses à la Magistrature, ou font-elles sa honte, en ce qu'elles supposent des *Officiers* capables de s'oublier sur un point aussi important? c'est un problème qu'il ne faut pas donner à résoudre au Public soupçonneux & malin.

Quoi qu'il en soit, elles ont toujours leur utilité par rapport à ceux qui en sont l'objet; ils s'abstiendront du moins par la crainte des peines de ce que la loi du devoir leur prescrirait en vain de s'interdire.

Que des *Officiers* ne soient pas assez lâches pour exiger rien au delà de ce qui leur est attribué par leurs droits, il n'y a rien là d'extraordinaire; mais tous se défendent-ils également de la tentation de recevoir, ou si l'on veut de la complaisance de ne pas refuser quelques petits présens, sur-tout le poisson qui leur est offert par des pêcheurs?

C'est donc contre ceux-là que ces défenses sont faites, pour les affermir dans leur devoir & les mettre par là dans une pleine liberté de punir les prévarications journalières des Pêcheurs, sur lesquelles ils feroient obligés de fermer les yeux, s'ils recevoient d'eux des présens. Sans cela, en effet, ils s'exposeroient à des reproches d'autant plus humilians qu'ils feroient plus mérités; car enfin ces sortes de gens ne peuvent faire que des présens intéressés.

Est-il même quelqu'un, à bien dire, qui donne gratuitement? Et s'il s'en trouvoit, la reconnaissance n'engageroit-elle pas l'obligé à des complaisances incompatibles avec l'austérité des regles de la Justice? Et voilà pourquoi les Ordonnances ont défendu si rigoureusement à tous Juges d'accepter aucun présent de ceux qui ont affaire à eux.

Le prétexte de prendre ces présens *en paiement des droits dûs*, ne doit pas non plus être admis; l'excuse feroit trop suspecte, & par conséquent trop dangereuse. Dans une matière aussi délicate le moindre relâchement conduiroit bientôt à franchir toutes les bornes; & malheur aux Juges qui se mettent au hasard d'en faire la funeste épreuve.

Cet article, au reste, dit: *tous Officiers*, ce qui comprend également les Greffiers & même les Huissiers de l'Amirauté.

Après ces mots: *marchands de poisson*, il devroit naturellement y avoir ceux-ci, *du poisson*; ou bien au lieu de *poisson*, il faut lire *du poisson*, &c. pour

la régularité de la construction, & mettre une virgule après le mot *marchands*; de manière qu'au lieu de *marchands de poisson*, on lise: *marchands, du poisson, &c.*

ARTICLE X.

Leur faisons pareillement défenses de prendre directement ou indirectement par eux ou par personnes interposées, aucune part ni intérêt dans les droits de tonnes, balises, ancrage & autres dont la connoissance leur appartient, à peine de privation de leurs Charges, & de mille livres d'amende.

Il leur est également défendu par l'article 34 du titre des prises de se rendre Adjudicataires, directement ou indirectement, des vaisseaux, marchandises & autres effets provenans des prises, à peine de confiscation, de mille cinq cens livres d'amende & d'interdiction de leurs Charges; & par l'art. 16 du titre des naufrages, de se rendre Adjudicataires des effets naufragés, à peine de restitution, du quadruple & de privation tout de même de leurs Charges.

Les motifs de ces défenses sont faciles à concevoir, & il n'y a rien là, après tout, qui ne soit commun à tous les autres Juges, à qui il est pareillement défendu de se rendre Adjudicataires des biens qui se vendent sous leur autorité, & de prendre intérêt dans les baux de toute espèce qui se font devant eux.

La qualité des personnes à qui les biens appartiennent, ni de celles qui y ont intérêt à titre de créance, ni enfin de celles qui se présentent pour enchérir n'y fait rien; parce que, ce que les Juges ne pourroient obtenir d'autorité, ils le pourroient du moins, & plus sûrement peut-être, par insinuation & par manège.

Et c'est pour cela que je ne doute nullement que ces défenses ne s'étendent aussi au Greffier & aux Huissiers employés actuellement à ces sortes d'opérations; de peur que les Juges n'eussent la lâche complaisance de les favoriser. Voyez, *infra*, l'article 34, du titre des prises, & l'article 16 du titre des naufrages.

Mais, par là est-il défendu aux Officiers de l'Amirauté de faire le commerce maritime directement ou indirectement, par eux-mêmes ou par associés? Kuricke *diatriba de affec. fol. 831*, prétend qu'ils ne peuvent assurer, & par une conséquence naturelle, il entend que tout autre commerce maritime doit aussi lui être interdit; mais ce sentiment ne me paroît pas soutenable à la vue de l'Edit du mois de Mai 1711, qui a permis aux négocians & armateurs d'acquérir & exercer des Offices de Conseillers aux Sieges d'Amirautés sans aucune incompatibilité.

Rien n'empêche donc qu'un Officier d'Amirauté ne prenne intérêt dans un armement de navire; qu'il ne prête à la grosse aventure; qu'il ne donne des marchandises en pacotille à vendre à moitié profit; qu'il ne souscrive

des polices d'assurances ; en un mot qu'il ne s'engage dans tout le commerce maritime , sans même être obligé de s'abstenir de connoître de certaines causes , où il se présenteroit des cas , dans lesquels il auroit pu se trouver ; pourvu que dans le temps , il n'ait pas pareille question à discuter personnellement : & en effet , pourquoi les Officiers d'Amirauté seroient-ils traités autrement que les Juges Consuls en cette partie ? Seroit-ce parce qu'ils sont pourvus à vie , & que les Juges & Consuls changent de temps à autre ? mais on n'ignore pas l'influence qu'un Juge-Consul peut avoir sur l'esprit de son successeur ; & cependant on n'en craint pas les suites.

En ceci , au reste , je n'ai point envie de justifier aucun Officier d'Amirauté , car je n'en connois point qui fasse le commerce , soit qu'ils le croient incompatible avec leur état , soit qu'ils ayent adopté les maximes de la noblesse.





TITRE IV.

Du Greffier.



AR Edit du mois de Mai 1711, tous les Greffiers des Amirautés du Royaume, ont été supprimés, & par le même Edit il a été créé de pareils Offices, dans les mêmes Sieges, avec titre de Conseiller du Roi, Greffier en Chef dans les Amirautés générales, & de Greffiers-Commis, dans les Amirautés particulières.

Depuis, Monsieur l'Amiral a obtenu du Roi la réunion de tous ces Offices de Greffiers, de maniere que la propriété des Greffes lui appartient, & que les Greffiers n'en perçoivent les émolumens qu'en qualité de ses Fermiers.

La vente & adjudication de tous ces Offices de Greffiers fut faite à feu M. le Comte de Toulouse, le 22 Décembre 1713, par MM. les Commissaires du Conseil députés par le Roi à cet effet, moyennant la somme de 550300 liv. savoir, 273000 liv. pour être le prix desdits Offices 27300 pour les deux sols pour liv. & 250000 pour être employées au remboursement des Greffiers desdites Amirautés, supprimées par l'Edit ci-dessus du mois de Mai 1711.

ARTICLE PREMIER.

Les Greffiers des Sieges généraux & particuliers seront âgés de vingt-cinq ans, & reçus après information de leur vie, mœurs & Religion.

LE Commentateur a raison de dire, que cette disposition est commune à tous les Greffiers de toutes les Justices du Royaume; ce qui s'entend aussi-bien des Jurisdctions subalternes que des Royales.

Et rien n'est plus juste en effet, puisque le Greffier est dépositaire des archives du Greffe, & que le secret de toutes les affaires tant criminelles que civiles lui est confié. Il faut donc, pour remplir ce poste, un homme qui ait atteint l'âge de majorité, qui est celui de vingt-cinq ans, & dont les vie mœurs & Religion, puissent garantir la probité.

Non-seulement le Greffier en chef, mais encore le Commis-Greffier avec Commission de M. l'Amiral, ne peut être reçu qu'après information de vie ; mœurs & Religion, & qu'à la charge de faire serment de s'acquitter de ses fonctions avec fidélité & exactitude.

Ainsi reçu, il est Officier public, & toutes les expéditions qu'il délivre font foi. L'un ou l'autre travaillant avec le Juge en quelque occasion que ce soit, n'a pas besoin de prêter de nouveau serment pour chaque acte, puisqu'il a ce qu'on appelle *Serment en Justice*. La prestation de serment n'est nécessaire que de la part de celui que le Juge prend pour Commis-Greffier, en cas d'absence ou d'indisposition du Greffier ordinaire, ou du Commis reçu & installé. Et alors il n'y a point d'information de vie & mœurs à faire, parce que le temps presse, & qu'il ne s'agit que d'un seul acte. Le choix du Juge suffit ; mais il faut toujours que celui qu'il emploie pour Commis-Greffier *ad hoc*, soit également âgé de 25 ans, à peine de nullité.

La Religion, au reste, dont il est parlé dans cet article, est la seule Religion Catholique ; & cela s'entendoit tout de même dès lors : Car quoique l'Edit de Nantes ne fût pas encore révoqué, il y avoit déjà du temps néanmoins que ceux de la Religion prétendue réformée, étoient déclarés exclus de toutes Charges & Offices tant de Judicature que de Finances & autres.

ARTICLE II.

Avant que les Greffiers puissent faire aucun exercice du Greffe, il sera fait, par le Lieutenant, en présence de nos Procureurs ou Avocats, inventaire ou récollement de tous les Registres, Minutes & Papiers qui se trouveront au Greffe.

Cela est tout simple. Il est juste qu'il y ait un titre contre le Greffier pour l'obliger de représenter le dépôt qui lui est confié ; & il est pareillement juste qu'il ait pardevers lui une piece qui l'exempte de représenter rien au delà de ce dont il aura été chargé.

Il y a donc nécessité de faire un inventaire ou récollement de tous les registres, minutes & papiers du Greffe, avant qu'il entre en exercice ; duquel inventaire de lui signé, il est fait gardien par un procès-verbal dressé à cette fin.

Cet inventaire, au surplus, doit être fait avec le Receveur de M. l'Amiral, attendu que la propriété du Greffe lui appartient depuis la réunion qui en a été faite à sa Charge en 1711 & 1713.



ARTICLE III.

Les Minutes des Procès-verbaux , Inventaires , Enquêtes , Informations , Récolemens , Déclarations & autres semblables Actes , seront écrits par les Greffiers ou par leurs Commis qui auront serment à Justice , & ne pourront les Greffiers s'en dessaisir que par Ordonnance de Juge à peine d'amende arbitraire & des dommages & intérêts des parties , même d'interdiction.

C'Est encore là une loi commune à tous les Greffiers. Il faut qu'ils écrivent eux-mêmes les minutes qu'ils signent , sans pouvoir se servir à cet effet du ministère d'un Clerc ou Commis , eût-il même serment en Justice. Il en est de même du Commis reçu en forme , & encore du Commis-Greffier choisi par le Juge dans l'absence du Greffier en titre ou Commis ; tout doit être écrit de sa main absolument.

Mais pour ce qui est des grosses & expéditions , le Greffier en chef a droit de les signer quoiqu'il ne les ait pas écrites , de quelque main que soient les minutes.

Quant aux défenses de se dessaisir des minutes , elles sont la suite naturelle de sa qualité de dépositaire public ; ainsi il n'y a que le Juge qui puisse l'en dispenser ; ce qui ne peut arriver au reste que très-rarement , & qu'à condition du retour de ces minutes au Greffe.

ARTICLE IV.

Seront tenus d'écrire au pied des expéditions qu'ils délivreront les épices & vacations des Officiers & les droits du Greffe , à peine de restitution du double & de cinquante liv. d'amende.

IL n'y a pas non plus ici rien de particulier pour le Greffier de l'Amirauté ; il importe extrêmement qu'un homme public donne quittance des droits qu'il reçoit , & qu'il en exprime la qualité & la quantité , afin qu'on puisse vérifier s'il se renferme ou non dans les bornes prescrites.



ARTICLE V.

ENjoignons au Greffier d'avoir sept registres cotés & paraphés en chacun feuillet par le Juge, & d'y écrire tous les Actes de suite sans y laisser aucun blanc, à peine de cinq cens livres d'amende & de punition exemplaire s'il y échoit.

IL n'y a point de juridiction où le Greffier soit obligé d'avoir autant de différens registres qu'à l'Amirauté.

Le Commentateur a pensé mal-à-propos que par l'Ordonnance de 1584, le Greffier n'étoit assujetti qu'à tenir deux registres, l'un pour les Congés, l'autre pour les rapports. Il est bien vrai que l'article 15 de ladite Ordonnance, lui avoit enjoint de tenir deux registres séparés pour les Congés & pour les rapports; mais il ne s'ensuit nullement delà qu'il ne dût pas avoir d'autres registres, & en effet pour juger de la méprise du Commentateur il ne faut que jeter les yeux sur l'article 47 de la même Ordonnance, & sur le 26 de celle de 1517.

Tous les registres doivent être cotés & paraphés par le Juge pour en assurer l'état & prévenir les interpolations, ou les soustractions de feuilles. Les actes doivent aussi être écrits de suite & sans aucun blanc, de peur qu'à la faveur des blancs, le Greffier ne donnât à des actes une date antérieure à celle qu'ils devoient avoir, ou n'y ajoutât d'autres actes à son gré.

ARTICLE VI.

LE premier servira pour les causes d'Audience, & le second pour les Jugemens rendus sur procès par écrit.

AU lieu d'un registre pour les *causes d'Audience*, il y en a deux, l'un pour les causes ordinaires, & l'autre pour les extraordinaires & provisoires, & les soumissions de caution.

Quant aux procès par écrit, il y a aussi deux registres, non pour y transcrire les Sentences, attendu que devant être écrites de la main du Juge aux termes de l'Ordonnance de 1667, art. 8, titre 26, il n'échoit que de les mettre en liasses; mais sur l'un de ces registres, le Greffier se charge du dépôt des sacs produits par les Procureurs, & sur l'autre les Procureurs en retirant leurs sacs en donnent leurs décharges au Greffier.



ARTICLE VII.

LE troisieme servira pour l'enregistrement des Edits, Déclarations, Ordonnances, Arrêts, Provisions, Commissions & installations d'Officiers, réceptions des maîtres & pilotes & des titres de ceux qui prétendent quelques droits sur les vaisseaux, marchandises & pêcheries.

LE registre dont il s'agit ici, est celui qu'on appelle *le registre de Sa Majesté*, où s'enregistrent non-seulement les Edits, Déclarations, Ordonnances & Arrêts, les ordres de M. l'Amiral, & du Ministre de la Marine, les Provisions, Commissions & installations d'Officiers, & les titres de ceux qui prétendent quelques droits sur les vaisseaux, marchandises & pêcheries, conformément à cet article; mais encore les déclarations des Negres, les sociétés ou polices d'assurances, les contrats de prêt à la grosse, d'achat de navires; les factures, billets, lettres de change, & autres pieces qu'on veut envoyer à l'Amérique, (depuis que l'enregistrement en est permis, sans qu'il soit besoin de faire contrôler ces pieces; sur quoi voir les observations sur le préambule de cette Ordonnance, vers la fin,) & généralement tout ce qui est sujet à enregistrement concernant la Jurisdiction.

Pour ce qui est des réceptions des maîtres & pilotes, & des chirurgiens autres que les jurés, l'enregistrement ne s'en fait point, on les met simplement en liasse de même que les procès-verbaux de leur examen, & tous les autres procès-verbaux, en distinguant seulement les liasses qui leur conviennent.

ARTICLE VIII.

LE quatrieme contiendra les Congés, & le cinquieme les rapports des Capitaines & maîtres de navires, ensemble les Déclarations des prises, naufrages & épaves de mer, & de tous les actes faits en conséquence.

IL y a depuis long-temps deux registres pour les congés, & deux autres pour les rapports. Sur l'un de ces registres concernant les congés; on enregistre en entier ceux des vaisseaux qui vont au voyage de long cours; l'autre qui est imprimé, pour la plus prompte expédition, parce qu'il n'y a que quelques blancs à remplir sur chaque article, l'enregistrement ne se faisant que par extrait; est uniquement destiné pour les congés des bâtimens qui ne font que le cabotage. L'un des registres, pour les rapports ou déclarations des maîtres de navires, ne sert qu'aux rapports des voyages de long-cours, & à ceux où il y a à faire quelques déclarations d'avaries ou protestations.

L'autre qui est imprimé, est destiné aux petits rapports des maîtres faisant le cabotage, lorsqu'il n'y a point de protestations à faire pour cause d'avarie ou autrement.

Outre cela il y a un autre registre aussi imprimé pour l'enregistrement des congés qui sont délivrés aux étrangers ; il ne sert qu'à cela.

Il y a de plus un registre à part pour les soumissions que doivent faire les Armateurs qui envoient des navires aux Isles de l'Amérique & aux Colonies Françaises, de faire revenir chaque vaisseau faire sa décharge & son désarmement dans le lieu de l'armement, à peine de 10000 liv. d'amende conformément au Règlement du Roi du 4 Mars 1716, & à l'art. 2 des Lettres Patentes du mois d'Avril 1717. Le Roi en certains cas, permet à un Armateur de faire désarmer son navire dans un autre port, & alors cette dispense du Roi, est enregistrée en marge de l'acte de soumission pour la décharge de l'Armateur.

En ce qui concerne les déclarations des prises, l'usage a été de tout temps de les mettre en liasses sans les enregistrer ; mais les déclarations *des naufrages & épaves de mer* sont couchées sur le registre des rapports.

ARTICLE IX.

LE sixieme servira pour le dépôt de tous les Procès qui seront produits, & de tout ce qui sera consigné au Greffe.

IL a été parlé sur l'art. 6 du registre pour le dépôt au Greffe des Sacs des Procès, où il a été observé qu'il y a un autre registre pour le *retiré des Sacs*, quoiqu'à dire vrai, le premier suffiroit, en prenant la précaution de faire mettre par les Procureurs la décharge en marge de chaque acte de produit.

Il n'y a point de registre à part pour les autres dépôts & les consignations qui se font au Greffe, les actes en sont couchés sur le registre extraordinaire.

A raison de tous ces dépôts, registres & papiers dont le Greffier de l'Amirauté est chargé, il est exempt du logement des gens de guerre. Ordonnance conforme à M. le Comte de Gacé, Commandant à la Rochelle, du 26 Août 1699, portant défenses aux Maire & Echevins, de lui envoyer aucuns Soldats pour loger chez lui. C'est qu'à la Rochelle le Greffe de l'Amirauté est dans la maison du Greffier.



A R T I C L E X.

LE septieme contiendra le Rôle des Maîtres, Matelots, Pêcheurs & Mariniers étant dans le ressort du Siege, avec le nombre, port & fabrique des vaisseaux, appartenans aux bourgeois demeurans dans son étendue.

Quoique le registre ordonné par cet article, soit devenu en quelque sorte inutile, depuis l'arrangement mis dans les Classes de la Marine, le Greffier ne laisse pas de le tenir. Il y inscrit aussi les noms des compteurs de poisson & de tous ceux dont les fonctions sont relatives à la navigation du port & du commerce maritime.

Il est encore un registre qu'on appelle le registre des morts, sur lequel le Greffier se charge des inventaires des effets des gens morts en mer, en conséquence du Règlement du 23 Août 1739.

Enfin il y a un dernier registre pour les actes d'affirmation; car au moyen de l'Arrêt du Conseil du 25 Juillet 1690, * qui a exempté les Amirautés des droits du Greffe des affirmations, c'est au Greffe de l'Amirauté où plaident les parties, qu'elles doivent faire l'affirmation de leurs voyages.

A R T I C L E X I.

Faisons défenses au Greffier de communiquer les Charte-Parties, Connoissemens, Lettres d'adresses, & autres Papiers trouvés dans les vaisseaux pris ou échoués, ni les Procès-verbaux, informations, interrogatoires, & autres procédures & instructions secretes concernant les prises & échouemens, si ce n'est par ordonnance du Juge, à peine de trois cens livres d'amende & des dommages & intérêts des parties, même d'être procédé extraordinairement contr'eux.

On sent de quelle importance il est que cet article soit ponctuellement exécuté, pour éviter les surprises qui pourroient être faites de la part de ceux qui auroient ainsi connoissance de ces pieces & instructions secretes concernant les prises ou échouemens.

Par la même raison le Juge ne doit qu'avec une grande circonspection, permettre au Greffier de les communiquer, & d'en délivrer des expéditions; où plutôt il doit attendre lui-même les ordres de M. l'Amiral ou du Ministre, pour l'autoriser à accorder cette permission au Greffier, pour laquelle il faut au surplus le consentement du Procureur du Roi; parce qu'il peut avoir des raisons pour s'y opposer.

* V. art. 2, tit. de l'Amiral.

En matiere purement civile, il est aussi des actes secrets, tels que sont les déclarations & les dépôts que les Négocians font au Greffe pour leur intérêt personnel & pour leur sûreté. De ces sortes d'actes qui ne sont pas de nature à être rendus publics, non-seulement le Greffier ne doit pas faire la communication à quiconque; mais même le Juge ne doit pas la permettre sous prétexte de compulsoire ou autrement, si ce n'est en connoissance de cause: à l'effet de quoi il faut que le Négociant qui a intérêt au secret de ces pieces soit appelé pour répondre à la communication requise. Arrêt du Conseil du 15 Juillet 1693, qui au surplus a confirmé la disposition du présent article.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT

D U R O I,

Qui fait défenses aux Officiers des Jurisdictions de l'Amirauté de permettre à l'avenir que leurs Greffiers communiquent à quelques personnes que ce puisse être aucunes déclarations ou autres actes secrets que les Négocians font à leur Greffe sous prétexte de compulsoire ni autrement.

Du 15 Juillet 1693.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

LE ROI étant informé qu'il se délivre dans les petites Chancelleries des Compulsoires pour obliger les Officiers des Jurisdictions de l'Amirauté à souffrir qu'on prenne des copies des Déclarations & autres actes secrets, que les Négocians font au Greffe pour la sûreté & la commodité de leur commerce, ce qui est sujet à plusieurs abus, ces Compulsoires étant presque toujours donnés sans connoissance de cause, & cet usage étant d'ailleurs contraire à la disposition de l'Ordonnance de la Marine de 1681, qui défend aux Greffiers de communiquer aucuns des papiers trouvés dans les vaisseaux pris ou échoués, sans une ordonnance du Juge; ce qui doit à plus forte raison avoir lieu à l'égard des déclarations & autres actes qui contiennent le secret de la navigation & du commerce de ceux qui les font. A quoi étant nécessaire de pourvoir; Sa Majesté étant en son Conseil, a fait & fait très-expresses

inhibitions & défenses aux Officiers des Jurisdictions de l'Amirauté, de permettre à l'avenir que leurs Greffiers communiquent à quelques personnes que ce puisse être, aucunes déclarations ou autres actes secrets que les Négocians font à leur Greffe, sous prétexte de compulsoire ni autrement, avant d'avoir ordonné que lesdits Négocians y seroient appelés, pour consentir ou contredire la communication qui sera demandée, ordonne Sa Majesté aux Officiers de l'Amirauté de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt, qui sera publié & enregistré dans tous les Sieges de l'Amirauté, à la diligence des Procureurs de Sa Majesté; à eux enjoint d'en certifier dans le mois le Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Marli le quinziesme Juillet mil six cens quatre-vingt-treize.

Signé, PHELYPEAUX.

Hors delà & toujours au civil, les actes du Greffe étant des pieces publiques, il est permis à toutes personnes d'en prendre connoissance & de s'en faire délivrer des expéditions, moyennant toutefois qu'elles y ayent une sorte

d'intérêt qu'elles sont tenus de déclarer, sinon le Greffier peut & doit les refuser jusqu'à ce qu'elles soient munies d'une ordonnance du Juge; & en général c'est la précaution qu'il lui convient de prendre, dès qu'il s'agit d'autre chose que de l'expédition des actes ordinaires du Greffe.

En ce qui concerne les affaires criminelles, c'est à l'ordonnance de 1670 qu'il faut se conformer.

ARTICLE XII.

Seront tenus d'envoyer au commencement de chacune année au Greffe des Juridictions où ressortissent les appellations de leur Siege, l'extrait de leurs registres criminels, & d'en donner avis à nos Procureurs.

Cet article se rapporte au 19 du titre 6 de l'Ordonnance de 1670.

ARTICLE XIII.

Seront pareillement tenus de délivrer au Receveur de l'Amiral, tous les six mois, le rôle des amendes qui auront été adjugées au Siege.

LE Greffier n'attend pas le délai de six mois porté par cet article, pour instruire le Receveur de M. l'Amiral des amendes prononcées au Siege; il a soin de lui délivrer promptement des expéditions des Jugemens portant amendes pour le mettre en état d'en titer exécution; car c'est à sa diligence que se fait le recouvrement des amendes, le ministère du Procureur du Roi en cette partie étant fini, dès qu'il a fait prononcer chaque amende.

Toutes amendes au reste n'ont pas leur effet. S. A. S. M. l'Amiral à la générosité d'en accorder assez souvent la remise ou la modération; ou plutôt elle n'y manque jamais pour peu que le cas soit susceptible d'excuse ou d'indulgence; sur quoi elle est dans l'usage de demander à ce sujet l'avis des Officiers de l'Amirauté.



ARTICLE XIV.

LE Greffier sera aussi tenu de mettre dans le lieu le plus apparent du Greffe, un tableau dans lequel seront écrits les droits de chaque expédition.

LA même obligation est imposée à tous les Greffiers des différentes Justices du Royaume. Il est juste que le public sache quels sont les droits dûs pour chaque expédition; & afin qu'on puisse vérifier si le Greffier ne passe point les bornes, l'art. 4 ci-dessus lui enjoint de marquer au pied de chaque expédition la somme qu'il reçoit.

Il en est de même du Receveur de M. l'Amiral pour les droits de congé *infra*, art. 5, tit. 6; & en général de tous les Receveurs publics de droits; ce qui avoit déjà été prescrit au sujet de tous droits maritime par l'art. 94 de l'Ordonnance de 1584. *Vide* ci-après l'article 17 du titre 9, & l'art. 19, titre premier du liv. 4.

ARTICLE XV.

LEs Greffiers sortant d'exercice & leurs veuves & héritiers, seront tenus à l'avenir de remettre au Greffe leurs registres & minutes avec les autres papiers dont ils auront été chargés; à quoi faire ils pourront être contraints par toutes voyes, même par corps.

IL n'y a là tout de même rien de particulier pour les Greffiers des Amiraux. Les registres & papiers d'un Greffe sont au dépôt à la conservation duquel, dans son intégrité, le public est extrêmement intéressé. Ainsi le Greffier sortant d'exercice par vente, par destitution ou par mort, il faut nécessairement que lui ou ses héritiers, ou ayant cause, remettent ou rétablissent le dépôt en entier. Et cela s'entend non-seulement des registres, minutes & autres papiers dont il a été chargé en entrant en exercice; mais encore de tous les actes faits durant son exercice, sans que lui ni ses héritiers en puissent retenir valablement aucuns; par la raison qu'ils ne lui ont jamais appartenu en propre, & qu'ils ne peuvent être considérés que comme l'accessoire du premier dépôt qui lui avoit été confié. De sorte qu'il n'en est pas à cet égard comme de la pratique d'un Notaire, dont par abus on laisse assez souvent la disposition à sa veuve & à ses héritiers, sur-tout à la campagne.

Je

Je dis par abus, car quoique les actes qui en dépendent appartiennent à l'Office du Notaire; au fond ils appartiennent plus particulièrement au Public; ainsi à moins que le Notaire n'ait promptement un successeur qui se charge du dépôt de ces actes, il est du devoir du ministère public, de veiller à leur conservation, en les faisant apporter au Greffe de la Justice du lieu, pour en charger ensuite le successeur du Notaire après son installation.

En fait de Greffe, il n'y a point de distinction à faire, ni de délai à observer. Comme tous les actes qui en dépendent sont essentiellement & uniquement au public, le dépôt n'en peut être trop promptement vérifié & mis en état, à la diligence du Procureur du Roi conjointement avec le Receveur de M. l'Amiral, lorsqu'il s'agit d'un Greffe d'Amirauté, par la raison qui en a été rendue sur l'art. 2, ci-dessus.

Mais au rang des papiers du Greffe, il ne faut pas comprendre les mémoires & manuscrits que le Greffier aura faits pour son instruction particulière, quoique relatifs à la Jurisdiction.

A l'égard de la contrainte par corps, prononcée par cet article pour parvenir au rétablissement du dépôt, elle est de droit & sans aucune difficulté contre le Greffier, par sa qualité de dépositaire public.

Quant à la veuve, même en acceptant la Communauté, & à ses héritiers; sous prétexte que l'article ne distingue pas, je ne pense point comme le Commentateur, que la contrainte par corps ait lieu également contr'eux, s'il n'y a preuve ou présomption suffisante, qu'ils soient en possession des papiers qui manquent, & qu'ils les retiennent ou recellent; parce qu'il est de règle que l'obligation par corps, contractée par quelqu'un, ne passe point à sa veuve ni à ses héritiers.

Sur ce principe la veuve & les héritiers d'un Greffier, ne peuvent donc être contraignables par corps au rapport des papiers du Greffe, qu'autant qu'il y aura en cela du personnel de leur part; c'est-à-dire, qu'autant qu'ils auront eu réellement en leur possession des papiers qu'ils auront refusé de remettre, ou qu'ayant eu connoissance des endroits où ils étoient, ils aient manqué de le déclarer; mais aussi alors la contrainte par corps sera inévitable, même à l'égard de la veuve, quoique par l'Ordonnance de 1667, les femmes & les filles ne soient contraignables par corps que pour cause de stellionat, ou si elles ne sont marchandes publiques. La raison est que la retenue de ces actes & papiers est un véritable délit qui intéresse l'ordre public, à raison de quoi non-seulement il doit y avoir lieu à la contrainte par corps, mais encore à des poursuites à l'extraordinaire.





TITRE V.

Des Huissiers - Audienciers, Visiteurs & autres Sergens de l'Amirauté.

***** Depuis l'Edit du mois de Mai 1711, il y a en chaque Siege d'Amirauté, même dans les Amirautés particulieres, un premier Huissier, deux ou quatre Huissiers Audienciers, & autant de Sergens; le tout outre les Huissiers-Visiteurs qui sont particuliers à la Jurisdiction de l'Amirauté, & dont les fonctions ont commencé en même-temps que celles des Juges d'Amirauté.

ARTICLE PREMIER.

Les Huissiers-Audienciers, Visiteurs, & autres Sergens de l'Amirauté, ne pourront être reçus qu'ils ne soient âgés de vingt-cinq ans, & qu'ils n'ayent été examinés sur les Articles de l'Ordonnance, concernant les fonctions de leurs Charges, information préalablement faite de leurs vie, mœurs & religion, & seront tenus de donner caution de trois cens livres, qui sera reçue avec notre Procureur pardevant le Lieutenant.

Excepté les Huissiers-Visiteurs, il n'y a rien là de particulier aux Amirautés. Dans toutes les Jurisdctions, les Huissiers & Sergens ne peuvent être reçus, comme dans les Amirautés, qu'ils ne soient âgés de vingt-cinq ans; qu'après avoir subi un examen sur les Ordonnances concernant les fonctions de leurs Charges, qu'après information de leurs vie, mœurs & religion; & qu'à la charge de donner caution, jusqu'à une certaine somme, pour répondre de l'abus de leurs fonctions.

Il n'est point parlé ici du serment qu'ils doivent également faire de remplir fidelement les obligations de leurs Offices; mais cette condition étant prescrite par les Ordonnances générales du Royaume à l'égard de tous Huissiers &

Sergens, ceux de l'Amirauté ne peuvent en être exceptés, aussi aucun n'en est-il dispensé dans l'usage & la pratique.

Pour ce qui est de la caution que notre article exige jusqu'à la somme de 300 liv. tandis que dans les autres Jurisdctions Royales elle n'est que de 200 l. je ne sai si le Commentateur a eu raison de dire qu'en cette partie notre article n'étoit guere en usage. Ce qu'il y a de vrai, c'est qu'il est des Jurisdctions d'Amirauté où il est pratiqué, & s'il en étoit autrement ailleurs ce ne pourroit être qu'un abus dont il faudroit revenir, les Ordonnances étant faites pour être exécutées.

Les Huissiers-Visiteurs ne sont connus que dans les Sieges d'Amirautés, il y en a régulièrement deux en chaque Siege. Leurs fonctions sont marquées dans les articles suivans. Elles sont privatives à celles des autres Huissiers-Audienciers, qui partagent néanmoins avec eux ; de maniere qu'ayant tous les droits des Huissiers - Audienciers, pour les exercer concurremment avec eux, ils jouissent, à part & par privilege, de ceux attachés au titre de Visiteur, à l'exclusion des autres.

Ces Officiers sont très-anciens : la preuve en résulte des articles 16 & 17 de l'Ordonnance de 1517 ; du 41 de l'Ordonnance de 1543 ; du 31 & du 57 de celle de 1584.

Dans l'origine ce n'étoit que des Commissions de l'Amiral, ou de ses Officiers, érigées depuis en titre, par Arrêt du Conseil du 2 Novembre 1634 ; ils ont toujours été à la nomination de M. l'Amiral, comme tous les autres Officiers de l'Amirauté. Quant à la réception de ceux qui en sont pourvus, elle se fait dans chaque Siege, général ou particulier, pour lequel ils ont été créés, par le Lieutenant ou son représentant, sur les conclusions du Procureur du Roi conformément à cet article.

Le privilege d'exploiter par-tout le Royaume, sans *visa ni pareatis*, n'appartient en général, dans les Jurisdctions ordinaires, qu'au premier Huissier-Audiencier ; mais dans les Amirautés, il est étendu aux autres Huissiers-Audienciers, aux Huissiers-Visiteurs & aux Sergens, tant de nouvelle que d'ancienne création, avec faculté de mettre à exécution toutes *Lettres-patentes, Jugemens & autres actes de Justice, de quelques Juges qu'ils soient émanés, même ceux passés sous le scel du Châtelet de Paris.* Edit du mois de Mai 1711, confirmatif en cette partie des Ordonnances qui leur avoient déjà attribué cette prerogative.

Avant cet Edit, le Parlement de Bordeaux ayant jugé, par quatre Arrêts de 1691, 1692, 1694 & 1695, que les Huissiers & Sergens des Amirautés n'avoient droit de mettre à exécution que les Jugemens & Sentences de l'Amirauté ; & en conséquence leur ayant fait défenses de faire aucunes significations, saisies ni contraintes en vertu d'autres actes de Justice : sur la Requête de feu M. le Comte de Toulouse, ces quatre Arrêts furent cassés par Arrêt du Conseil du 20 Mars 1697, qui maintient lesdits Huissiers & Sergens dans leur ancien droit & possession, avec défenses de les y troubler à peine de 1000 livres d'amende, & de tous dépens, dommages & intérêts. Cet Arrêt du Conseil est rapporté par Brillou. *Verbo Amiral*, n. 3, fol. 180, col. 2.

Après une décision aussi formelle, confirmée encore par Edit du mois de Mai 1711, il n'étoit plus possible de méconnoître le droit des Huissiers & Sergens de l'Amirauté : mais le sieur le Comte, Lieutenant-Criminel du Bail-

liage de Coutances, entreprit dans la suite d'y donner atteinte par une voie singulière, en voulant les assujettir, sur le fondement de quelques Arrêts du Parlement de Rouen, à prêter serment devant lui avant que de pouvoir faire aucuns exploits ni autres actes de Justice en matieres criminelles; avec défenses d'y contrevenir, à peine d'interdiction & de 500 livres d'amende: ce qui ayant donné lieu à S. A. S. M. le Duc de Penthièvre de se pourvoir au Conseil, intervint Arrêt le 12 Juillet 1738, par lequel Sa Majesté, sans s'arrêter à l'assignation donnée aux Huissiers de l'Amirauté de Grandville, à la requête dudit sieur le Comte, a maintenue & gardé les Huissiers & Sergens des Amirautés dans le droit & possession d'exploiter par-tout le Royaume, & de mettre à exécution toutes Lettres-Patentes, Arrêts, Sentences & Jugemens, & tous Actes de Justice de quelques Cours & Juridictions qu'ils soient émanés, & ce en vertu du serment par eux prêté dans les Sieges d'Amirauté où ils ont été reçus, avec défenses audit sieur le Comte & à tous autres de les y troubler à peine de 1000 livres d'amende & de tous dépens, dommages & intérêts.

ARREST DU CONSEIL D'ETAT

D U R O I,

Qui maintient les Huissiers & Sergens des Amirautés dans le droit & possession d'exploiter par-tout le Royaume, & de mettre à exécution toutes Lettres-patentes, Arrêts, Sentences & Jugemens, & tous actes de Justice de quelques Cours & Juridictions qu'ils soient émanés, & ce en vertu du serment par eux prêté dans les Sieges d'Amirauté où ils ont été reçus; avec défenses de les y troubler à peine de mille livres d'amende, & de tous dépens, dommages & intérêts.

Du 12 Juillet 1738.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

Sur la Requête présentée au Roi, étant en son Conseil, par Louis-Jean-Marie de Bourbon, Duc de Penthièvre, Amiral de France: contenant que de tous temps les Huissiers des Amirautés ont eu le pouvoir d'exploiter par tout le Royaume, en conséquence de leur réception, & du serment par eux prêté aux Sieges de l'Amirauté: l'Edit du mois de Mai 1572, portant création d'un Office d'Huissier en l'Amirauté de Guienne, au Siege de la Table de Marbre à Paris, lui attribue pareil & semblable privilege, pouvoir, faculté & autorité, pour toutes exécutions & contraintes indifféremment, qu'aux Huissiers de la Chambre des Comptes, & du Trésor, Connétable & Marchaillée de France; par autre Edit portant création d'un pareil Office d'Huissier en l'Amirauté de France & Guienne,

il est donné pouvoir à cet Huissier d'exécuter toutes Sentences, Arrêts, Lettres de Chancellerie, Obligations, & autres Mandemens de tous Juges: conformément à ces dispositions le Parlement de Paris a; par Arrêt du 29 Janvier 1609, cassé une Ordonnance du Prévôt de Paris, qui fait défenses à Constant Huissier de l'Amirauté, d'exécuter les Jugemens & contraintes du scel du Châtelet de Paris, & l'a maintenu dans la faculté qui lui est attribuée par son Edit de création: les Huissiers à cheval du Châtelet de Paris s'étant pourvus au Conseil en cassation de cet Arrêt, ils furent déboutés de leur requête, & condamnés aux dépens par Arrêt du Conseil du premier Avril 1609. Le Roi Louis XIII ayant créé, par Edit du mois d'Août 1637, sept Sieges d'Amirauté dans la Province de Languedoc,

créa, par le même Edit, des Offices d'Huissiers en ces différens Sieges, avec pouvoir à ces Huissiers d'exploiter par tout le Royaume tous Actes de Justice de quelques Cours & Jurisdictions qu'ils fussent émanés. L'Arrêt du Conseil du 2 Décembre 1634, portant qu'il seroit établi des Huissiers Audienciers dans tous les Sieges généraux & particuliers de la Marine, en conséquence des Edits de 1587, 1599, 1606, ordonne que ces Huissiers jouiront pleinement & paisiblement du pouvoir d'exploiter par tout le Royaume, tous Arrêts, Jugemens & Sentences de quelques Juges que ce soit, & tous autres Actes de Justice; l'Edit du mois d'Août 1640, portant établissement de sept Sieges d'Amirauté dans la Province de Bretagne, attribue ce même droit aux Huissiers établis dans ces Sieges. Le Parlement de Bordeaux ayant fait des défenses aux Huissiers de l'Amirauté, par quatre Arrêts du 29 Novembre 1691, 21 Janvier 1692, 22 Mai 1694, & 23 Juin 1695, de faire aucunes significations, saisies ni contraintes en vertu de Jugemens émanés d'autres Jurisdictions que celle de l'Amirauté, M. le Comte de Toulouse se pourvut au Conseil en cassation de ces Arrêts, & après un premier Arrêt qui ordonna l'envoi des motifs, Sa Majesté, par autre Arrêt du 20 Mars 1697, sans s'arrêter aux Arrêts du Parlement de Bordeaux, qu'elle cassa & annulla, ordonna que les Huissiers & Sergens des Amirautés du Royaume, continueroient d'exploiter, donner toutes assignations, & mettre à exécution, par tout le Royaume, toutes Lettres-Patentes, Arrêts, Sentences, Jugemens & Ordonnances, & généralement tous actes de Justice, de quelques Cours & Jurisdictions qu'ils fussent émanés, conformément aux Edits, Déclarations & Arrêts du Conseil. Enfin, l'Edit du mois de Mai mil sept cens onze, portant création de divers Offices, entr'autres de premiers Huissiers Audienciers, & Sergens dans toutes les Amirautés du Royaume, porte expressément que ces Huissiers jouiront de la faculté d'exploiter dans tout le Royaume, & de mettre à exécution toutes Lettres-Patentes, Arrêts, Sentences, Obligations, Jugemens, & autres Actes de Justice, de quelques Juges qu'ils soient émanés, même ceux passés sous le scel du Châtelet de Paris; au préjudice d'un droit si anciennement & si solidement établi, le sieur le Comte, Lieutenant-Criminel du Bailliage de Coutances, prétend assujettir les Huissiers de l'Amirauté à prêter serment devant lui, fondés sur quelques Arrêts du Parlement de Rouen, qui enjoignent à tous Huissiers & Sergens de prêter serment devant les Lieutenans-Criminels,

avant que de pouvoir faire aucuns exploits ni autres actes de Justice en matiere criminelle, avec défenses d'y contrevenir, à peine d'interdiction, & de cinq cens livres d'amende; & sur le fondement de ces Arrêts, il a fait assigner, à sa Requête, le 10 Mai dernier, au Siege du Bailliage Ariminel de Coutances, Noel Beust & Pancrace Duchesne, Huissiers en l'Amirauté de Grandville, pour s'y voir condamner aux peines & amendes portées par ces mêmes Arrêts, pour avoir fait, sans droit ni qualité (ce sont les termes de l'Exploit) les fonctions d'Huissier dans les affaires criminelles dépendantes du Bailliage Ariminel dudit Coutances, & voir dire que défenses leur seront faites de faire aucunes fonctions dans l'étendue dudit Siege. Comme la prétention de cet Officier est formellement contraire aux Edits & Arrêts du Conseil que l'on vient de citer, que les Arrêts du Parlement de Rouen, sur lesquels il se fonde, ne peuvent avoir d'application aux Huissiers d'Amirauté qui n'y sont point dénommés, & dont le droit se trouve établi sur des titres si authentiques; que d'ailleurs ces Arrêts sont antérieurs à celui du Conseil du 20 Mars 1697, & à l'Edit du mois de Mai 1711, qui confirment si expressément le droit des Huissiers de l'Amirauté, auquel le Lieutenant-Criminel de Coutances entreprend de donner atteinte: le Duc de Pen-thievre ne peut se dispenser de réclamer l'autorité de Sa Majesté, contre une entreprise si contraires à ses droits & à ceux des Huissiers de l'Amirauté, dont la nomination lui appartient en qualité d'Amiral. Requéroit à ces causes, qu'il plût à Sa Majesté, sans s'arrêter à l'assignation qui a été donnée à la Requête du Lieutenant-Criminel de Coutances, auxdits Noel Beust & Pancrace Duchesne, ni à tout ce qui pourroit s'en être ensuivi, garder & maintenir les Huissiers & Sergens des Amirautés, dans le droit & possession d'exploiter par tout le Royaume, & de mettre à exécution toutes Lettres-Patentes, Arrêts, Sentences & Jugemens, & tous actes de Justice de quelques Cours & Jurisdictions qu'ils soient émanés, & ce en vertu du serment par eux prêté dans les Sieges d'Amirauté où ils auront été reçus, avec défenses audit sieur le Comte, & à tous autres de les y troubler, à peine de mille livres d'amende & de tous dépens, dommages & intérêts. Vu ladite Requête, & les pieces y énoncées, justificatives du contenu icelles: Oui le rapport, Sa Majesté étant son Conseil, sans s'arrêter à l'assignation qui a été donnée à la Requête dudit sieur le Comte, Lieutenant-Criminel au Bailliage de Coutances, auxdits Noel Beust & Pancrace Duchesne, Huissiers

fiers en l'Amirauté de Grandville, ni à tous ce qui pourroit s'en être ensuivi ; a maintenu & gardé les Huiffiers & Sergens des Amirautés dans le droit & possession d'exploiter par - tout le Royaume, & de mettre à exécution toutes Lettres-Patentes, Arrêts, Sentences & Jugemens, & tous actes de Justice de quelques Cours & Jurisdictions qu'ils soient émanés, & ce en vertu

du serment par eux prêté dans les Sieges d'Amirautés où ils ont été reçus ; fait Sa Majesté, défenses audit sieur le Comte, & à tous autres, de les y troubler, à peine de mille livres d'ameende, & de tous dépens, dommages & intérêts. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Compiègne, le douze de Juillet mil sept cent trente-huit. *Signé* PHELYPEAUX.

ARTICLE II.

Les Huiffiers-Visiteurs feront incessamment la visite des vaisseaux lors de leur arrivée & de leur départ, & en délivreront leurs procès-verbaux aux Maîtres, à peine de tous dépens, dommages & intérêts procédans du retardement.

Par l'Ordonnance de Philippe II, Roi d'Espagne, du mois d'Octobre 1565 ; art. 11, il devoit y avoir dans chaque port trois Officiers-Visiteurs qui seroient nommés l'un par le Roi, le second par l'Amiral, & le troisieme par le Corps de Ville, pour visiter les navires & les marchandises de leur chargement, sauf aux marchands chargeurs, à en commettre un quatrieme pour veiller au chargement & au déchargement des marchandises. Du reste, on trouve dans la même Ordonnance le fond de ce qui est porté par cet article & par ceux qui suivent.

La visite du navire, dont il est ici question, roule sur plusieurs objets ; c'est pour s'assurer,

1°. Si le navire est François ou Etranger, ce qui fait une différence considérable à bien des égards.

2°. Le navire étant François, s'il n'y a point des Etrangers au delà du tiers de l'équipage ; ou le navire étant étranger, s'il n'y a point des François dans l'équipage, ce qui est également défendu.

3°. Le navire étant armé en guerre, voir avant le départ s'il est en état & étanché, pourvu d'hommes, d'armes & de vituailles convenables, art. 13 de ladite Ordonnance de Philippe II.

4°. S'il est équipé en marchandise, voir tout de même s'il est en bon état ; si l'équipage est conforme au rôle, si les autres expéditions nécessaires ont été prises, & s'il n'y a dans le chargement aucunes marchandises prohibées ; dernier objet qui regarde aussi la visite au retour du navire.

5°. Enfin, si le Maître du navire n'est point en contravention à aucunes des regles & des formalités établies sur le fait de la navigation.

Tout cela doit se faire & s'observer de la part des Huiffiers-Visiteurs, sans perte de temps, au départ & à l'arrivée de chaque navire, qu'ils en soient requis ou non par les Maîtres ou Capitaines ; parce qu'ils ne doivent pas partir, ni à leur retour décharger aucunes marchandises que cette visite n'ait été faite. Et comme tout retardement en ce genre seroit nuisible, c'est la raison pour laquelle notre article, assujettit ces Huiffiers-Visiteurs, aux dépens,

dommages & intérêts résultans de leur négligence, relativement à l'article 18 de la même Ordonnance de Philippe II, déjà citée.

Quant aux procès-verbaux de leurs visites, qu'il leur est aussi enjoint de délivrer aux Maîtres, conformément aux art. 14 & 16 de ladite Ordonnance de Philippe II, cela ne s'est jamais entendu que de simples certificats de visite, à moins qu'il ne fût question de quelque procès-verbal de faïse du navire ou des marchandises, auquel cas il a toujours été de la règle d'en délivrer sur le champ une copie au Saïsi.

Les certificats ne se délivrent plus même aujourd'hui, & depuis 1716, aux Capitaines, ou Maîtres, parce que depuis ce temps-là, les congés renfermant par une clause expresse la condition nécessaire de la visite du navire, la délivrance qui s'en fait au Capitaine, vaut certificat de la visite.

ARTICLE III.

Observent, en faisant leur visite, de quelles marchandises les vaisseaux sont chargés, quel est leur équipage, quels passagers ils menent, & feront mention, dans leurs procès-verbaux, du jour de l'arrivée ou départ du bâtiment, & de ce qui leur aura été payé pour leur salaire.

Cela est encore conforme aux mêmes articles 14 & 16 de ladite Ordonnance de Philippe II, excepté qu'ici il est ordonné de plus qu'il sera fait mention des passagers, aussi bien que du jour de l'arrivée ou du départ du bâtiment; & que là, il est enjoint d'exprimer la quantité des munitions avec la grandeur & le port du navire; ce qui est néanmoins sous entendu de part & d'autre.

L'obligation imposée, aux Huissiers-Visiteurs, de marquer ce qui leur aura été payé pour leur salaire, n'a rien d'extraordinaire pour eux; c'est une loi commune à tous les Huissiers ou Sergens, de quelque Jurisdiction que ce soit.

Les salaires de ces Huissiers-Visiteurs ont été fixés par l'article 18 du Règlement du 28 Mars 1673, & par l'article 18 aussi du Règlement du 20 Août de la même année. Les Pêcheurs de poisson frais, & les pilotes lamaneurs, en sont exempts à leur retour.



ARTICLE IV.

Tiendront un registre coté & paraphé, en chaque page, par le Lieutenant du Siege, dans lequel sera fait mention sommaire du contenu aux procès-verbaux de visite; & le registre sera clos par le Juge, à la fin de chaque année.

L'Article 14 de l'Ordonnance de Philippe II, les assujettit tout de même à tenir un registre suivi de leurs visites, & notre article n'a fait qu'ajouter la formalité du paraphe & celle de la clôture du registre, à la fin de chaque année.

ARTICLE V.

S'Opposeront au transport des Marchandises déprédées ou de contrebande, les saisiront & en feront rapport au Juge, à peine de trois cens livres d'amende & de punition exemplaire.

Ce seroit en vain que les Huissiers-Visiteurs seroient chargés de visiter les marchandises en même temps que le corps du navire & ses agrès & apparaux, s'ils n'étoient pas autorisés à s'opposer au transport des marchandises déprédées; c'est-à-dire, provenant de pillage ou vol fait sur quelque navire ami ou ennemi de bonne prise ou non; de même que des marchandises de contrebande dans toute la force de ce terme, & s'ils n'avoient pas droit de les saisir & d'en dresser leur procès-verbal pour en faire leur rapport au Juge de l'Amirauté, Juge naturel & compétent de ces sortes de cas; sur quoi voir l'article 10 du tit. 2 ci-dessus.

Mais non-seulement ils sont autorisés, par cet article, à en user de la sorte, mais encore cela leur est extrêmement enjoint, à peine de trois cens livres d'amende, & de punition exemplaire.

Pour ce qui est des effets déprédés, l'occasion d'exercer ces sortes de saisies ne peut guere se rencontrer que sur un vaisseau armé en course; & comme en pareils cas le Capitaine & les Gens de l'équipage ont grand soin de mettre en quelque endroit écarté de la côte, le butin dont ils veulent frustrer l'armateur, une saisie de cette nature ne peut avoir lieu que très-difficilement.

Les occasions de saisir des marchandises de contrebande ne sont pas, à beaucoup près, si rares; mais la vigilance extrême des Commis des Fermes, ne laisse guere, aux Huissiers-Visiteurs, le moyen d'exercer leur zele en cette partie. Mais enfin, il peut arriver absolument qu'ils préviennent ces Commis des Fermes, & alors leur procès-verbal de saisie servira de base à la procédure qu'il conviendra de faire en conséquence, aux termes de l'Arrêt du Conseil du 14 Septembre 1728, article 5, qui renouvelle la disposition de celui-ci.

Parmi

Parmi les marchandises prohibées ſont, & au premier rang, les armes & munitions de guerre. La ſortie du Royaume en a toujours été défendue, ſans une permiſſion expreſſe du Roi, & ces défenſes ont été renouvellées en 1717. Lettre de M. l'Amiral, du 18 Avril audit an.

Il eſt auſſi des marchandises dont l'entrée n'eſt pas permife dans le Royaume. De ce nombre ſont celles qui ont été priſes ſur des François. Quelque part qu'elles ayent été achetées, chez l'ennemi ou en pays neutre, il eſt également défendu aux François & aux Etrangers de les apporter & vendre dans le Royaume, ſous quelque prétexte que ce ſoit, ſur peine de conſiſcation, non ſeulement des mêmes marchandises, mais encore des navires & des autres effets qui y auront été chargés.

Il eſt pareillement défendu à quiconque, d'acheter ces marchandises apportées dans le Royaume, ſur peine de conſiſcation & d'amende de 10000 livres, pour la première fois, & de punition corporelle pour la ſeconde. Le tiers de ces conſiſcations & amendes eſt attribué au Dénonciateur; & ſi ceux ſur qui ces marchandises ont été priſes ſe préſentent pour les réclamer, ſur la preuve qu'ils en produiront, les deux tiers doivent leur en être réſtitués, l'autre tiers demeurant toujours au Dénonciateur. Il y a pourtant une exception en faveur des marchands ſur leſquels les marchandises auront été priſes; c'eſt-à-dire, qu'il leur eſt permis de les racheter ou faire racheter hors le Royaume, & de les y rapporter pour en diſpoſer à leur gré.

Telles ſont les diſpoſitions de la Déclaration du Roi, Louis XIII, du 22 Septembre 1638, dont le motif eſt d'ôter aux ennemis le moyen de ſe défaire auſſi avantageuſement de leurs priſes qu'ils le pourroient, ſi l'entrée des marchandises en provenant & leur débit dans le Royaume étoient libres.

En exécution de cette Déclaration que l'on trouve dans Clairac, page 437, qui eſt toujours en vigueur, le ſieur Batini, réclamateur des marchandises apportées dans le Royaume, qui lui avoient été priſes par les ennemis, obtint dans ſes fins, contre les ſieurs Meyere & Pepin, par Arrêt du Parlement d'Aix, du 7 Février 1750.

Mais comme la raiſon n'eſt pas la même pour les navires, & que d'ailleurs les loix pénales ne ſouffrent point d'extention, il faut dire qu'il en doit être autrement des navires auſſi priſ ſur les François, & en conſéquence que les navires peuvent librement être achetés & amenés dans les ports du Royaume, tant par les François que par les Etrangers, ſans aucun danger de conſiſcation ni d'amende. Ainſi jugé à Marseille le 27 Mai 1757, par Sentence de l'Amirauté, rendue par M. Emerigon avec M. Richard, en faveur du Capitaine Alexandre de Tertia, commandant la barque la *Marie*, contre ceux qui étoient propriétaires de cette barque au temps de la priſe, leſquels furent déboutés de leur demande en conſiſcation de la barque. M. Emerigon m'a marqué que cette déciſion avoit été approuvée par M. de Montclar, Procureur-Général du Parlement d'Aix.

Dans l'eſpece de cette Sentence, la barque avoit été achetée à Malte par un Maltois, & enſuite frétée pour Marseille, au Député de la Chambre de Commerce de la même Ville, réſident à Malte; mais je ne doute point que la déciſion n'eût été la même, quand le bâtiment auroit été acheté par un François.

ARTICLE VI.

EMpêcheront les Maîtres de faire voile sans congé de l'Amiral bien & duement enregistré, & de décharger aucunes marchandises s'ils n'ont fait leur rapport.

IL est défendu à tout Capitaine ou Maître de navire de sortir des ports du Royaume, sans congé de l'Amiral duement enregistré au Greffe de l'Amirauté du lieu du départ, à peine de confiscation, art. 1 du tit. 10, ci-après.

Il lui est défendu tout de même de décharger aucunes marchandises à son arrivée, qu'après avoir fait son rapport au Greffe de l'Amirauté, si ce n'est en cas de péril imminent, à peine de punition corporelle & de confiscation des marchandises, art. 9 du même titre.

Dans l'un ou l'autre cas, il est donc du devoir des Huissiers-Visiteurs de veiller aux contraventions, de les empêcher si la chose est dans leur pouvoir, & de donner avis du tout aux Officiers de l'Amirauté.

Ils le doivent avec d'autant plus d'attention, que M. l'Amiral se repose sur leur vigilance pour la conservation de ses droits en cette partie, n'entretenant plus, comme autrefois, des pataches commandées par ses porteurs d'ordres, pour aller au-devant des navires & en faire la visite.

ARTICLE VII.

Les Maîtres, Capitaines & Patrons seront tenus de souffrir la visite de leurs bâtimens, à peine d'amende arbitraire.

Les Ordonnances de 1517, art. 16, de 1543, art. 41, & de 1584, art. 57, ajoutent même à l'amende la punition corporelle, ou telle autre suivant l'exigence du cas; & il ne faut pas s'imaginer qu'il y ait été dérogé par cet article. En effet, si un Capitaine ou Maître de navire s'opposoit absolument à la visite de son bâtiment & des marchandises de sa cargaison, de manière qu'il l'empêchât par violence, il n'en seroit pas quitte pour une simple amende, puisque ce seroit une rébellion à justice. L'amende dont notre article paroît se contenter ne peut donc regarder que le cas où le Maître aura simplement esquivé la visite en levant l'ancre pour ne pas se laisser aborder, ou en précipitant le chargement ou le déchargement de ses marchandises, de façon qu'il n'ait pas été possible d'en faire la visite convenablement, & nullement le cas d'un refus formel de souffrir la visite; ou du moins s'il ne pouvoit être question alors que d'une amende, elle devroit être assez considérable pour empêcher que l'exemple de la désobéissance ne devînt contagieux.



TITRE VI.

Du Receveur de l'Amiral.



Il a été parlé sur l'article 12 du titre premier, du droit qu'a M. l'Amiral d'établir dans chaque Amirauté, un Receveur de ses droits, lequel est en même-temps son Procureur, avec faculté de poursuivre en Justice, en cette qualité de son Procureur, toutes les actions tendantes au paiement ou à la conservation de ses droits. Par cette raison, il ne sera question ici que du Receveur, considéré précisément dans sa qualité restreinte de préposé à la recette des droits de M. l'Amiral, abstraction faite de la qualité de son Procureur qui y est naturellement jointe.

Comme les droits attachés à la charge d'Amiral, sont de leur nature, droits Royaux; c'est la raison pour laquelle ceux qui sont préposés pour en faire la recette, sont mis au rang des Receveurs des droits du Roi ou des fermes, & en cette qualité doivent jouir de l'exemption du logement des gens de guerre. Lettre de M. le Comte d'Argenson, Ministre de la guerre, à M. de Blair de Boifemont, Intendant de la Rochelle, du 22 Mars 1751, portant que telle est l'intention du Roi, en interprétation de l'Ordonnance du 25 Juin 1750.

ARTICLE PREMIER.

LE Receveur de l'Amiral sera tenu de faire enregistrer sa Commission au Greffe du Siege de l'Amirauté où il sera établi, & d'y prêter serment.

LA Commission de M. l'Amiral par laquelle il établit quelqu'un pour son Receveur, ne suffit pas aux termes de cet article; & avant que celui qui en est pourvu puisse en exercer les fonctions, il faut qu'il la fasse enregistrer au Greffe de l'Amirauté du lieu de son établissement, & qu'il prête devant le Juge, le serment auquel est assujetti tout Officier public. Alors il est en règle, & sa qualité ne peut être méconnue.

ARTICLE II.

IL sera aussi tenu d'avoir un registre coté & paraphé par le Juge dans lequel il enregistra les congés.

Outre le registre que cet article l'oblige d'avoir, le Règlement du 13 Juin 1709, lui impose l'obligation d'en tenir huit autres tous également cotés & paraphés par le Juge de l'Amirauté; de sorte qu'il en doit avoir neuf en tout.

Le premier est pour la recette & distribution des congés, ainsi que des commissions en guerre.

Le second pour le droit d'ancrage.

Le troisième pour les droits de lestage & délestage.

Le quatrième pour ceux des feux, tonnes & balises.

Le cinquième pour le produit des naufragés.

Le sixième pour les amendes & confiscations.

Le septième pour les sequestres.

Le huitième pour le dixième des prises & rançons.

Et le neuvième pour la recette du droit annuel.

Par rapport à ce droit annuel, vulgairement appelé la Paulette, & au moyen duquel les Officiers qui ont soin de la payer à M. l'Amiral, conservent leurs Charges à leurs veuves & héritiers, le bureau pour en faire le paiement à l'égard des Officiers de l'Amirauté, est chez son Receveur & demeure ouvert depuis le 15 Novembre jusqu'au dernier Décembre inclusivement de chaque année; à l'effet de quoi le Receveur est tenu de faire poser des affiches, tant sur la porte du Palais que sur celle de sa demeure, pour avertir de l'ouverture du bureau.

Le même Règlement lui prescrit la manière de tenir ses registres, le temps de rendre ses comptes, avec la forme qu'il y doit garder; & dans un grand détail tous ses engagemens envers M. l'Amiral.

En ce qui concerne la réception de ses comptes; autrefois il falloit qu'ils passassent à la Chambre des Comptes, du moins pour les articles concernant le droit d'ancrage; mais depuis l'Arrêt du Conseil du 10 Décembre 1697, il n'a plus été question de compter de la recette de ce droit à la Chambre des Comptes, non plus que des autres droits attachés à la charge d'Amiral, comme il a été observé sur l'article 11, du titre premier. C'est à M. l'Amiral que son Receveur rend ses comptes directement; & dès qu'ils sont approuvés & arrêtés par S. A. S. il ne faut rien de plus pour sa Charge.



ARTICLE III.

LE Receveur sera appelé, à la diligence de notre Procureur, à la confection de l'inventaire des effets sauvés des naufrages. ou pris sur nos ennemis, sans qu'ils puissent prétendre aucun droit pour son assistance.

L'Intérêt qu'a M. l'Amiral aux effets sauvés des naufrages est sensible, puisqu'à défaut de réclamation dans l'an, il lui en revient le tiers ou la moitié suivant les circonstances; sur quoi voir les articles 26 & 27 du titre des naufrages ci-après; & à l'égard des effets pris sur les ennemis, le dixième lui en appartient, tant par l'article 9 du titre premier, ci-dessus, que par l'article 32, du titre des prises. Il est donc juste & naturel d'appeller son Receveur, non-seulement à l'inventaire comme le prescrit cet article; mais encore à toutes les autres opérations qu'il convient de faire à ce sujet. C'est aussi ce qui a été recommandé aux Officiers de l'Amirauté, dans tous les Réglemens postérieurs à cette Ordonnance relative à ces objets; & en dernier lieu, en ce qui concerne les naufrages par le Règlement du 23 Août 1739.

Mais dans ces occasions le Receveur n'a aucuns droits à prétendre pour son assistance; il n'a que l'expectative de ce qui pourra en revenir à M. l'Amiral pour se payer sur le produit du droit de recette qui lui est accordé en cette partie.

Et c'est par cette raison que M. l'Amiral paye son Receveur, de manière que son assistance ne cause aucun préjudice aux Armateurs en course, qu'il a été décidé que ces mêmes Armateurs n'étoient pas fondés à porter en dépense contre M. l'Amiral, les frais de Commission qu'ils payent à leurs Correspondans des lieux où les prises sont amenées. Voyez, *infra*, les observations sur l'article 31, du titre des prises.

ARTICLE IV.

Lui seront communiquées les Requêtes à fin de main-levée des effets sauvés des naufrages, ou provenus des prises, & toutes autres auxquelles l'Amiral aura intérêt.

Ceci est une suite naturelle de l'article précédent. Dès qu'il s'agit de quelque Requête ou autre demande à laquelle M. l'Amiral peut avoir intérêt de s'opposer, il est de la règle de la communiquer à son Receveur, pour y répondre, quoique le Procureur du Roi à qui elle doit nécessairement être communiquée aussi, soit chargé, par état, de veiller à la conservation des droits de M. l'Amiral lorsqu'ils lui paroissent fondés.

Par là, ce sont deux surveillans pour un qu'a M. l'Amiral; car enfin la

communication est également indispensable à son Receveur, comme partie qui peut avoir des raisons valables à opposer. C'est ce qu'a fort bien compris le Commentateur ; mais on ne peut lui pardonner ce qu'il ajoute contre le texte précis de l'article & du précédent, savoir qu'il n'y a point de communication à faire des Requêtes à fin de main-levée des effets des naufrages, en supposant, contre toute vérité & contre tout bon sens, que M. l'Amiral ne peut y avoir aucun intérêt.

ARTICLE V.

ENjoignons au Receveur de l'Amiral de tenir son Bureau ouvert & d'y être chaque jour pour la délivrance des congés & passe-ports, depuis huit heures du matin jusqu'à onze, & depuis deux heures après midi jusqu'à cinq, & d'écrire au bas de chaque congé qu'il délivrera ce qu'il aura reçu, à peine de cinquante livres d'amende au profit de l'Hôpital du lieu de son établissement.

DE même, l'article 10 du titre 10, ci-après, veut que le Greffe de l'Amirauté soit ouvert en tout temps, le matin depuis huit heures jusqu'à onze heures, & après midi, depuis deux heures jusqu'à six, pour l'enregistrement des congés & la réception des rapports.

C'est que fort souvent ces sortes d'expéditions sont extrêmement pressées ; & qu'il est des circonstances où le moindre retardement pourroit causer un préjudice considérable à un Maître ou Capitaine de navire.

Il faut donc, pour l'intérêt de la navigation & du commerce maritime, que sans exception des jours de Fêtes & Dimanches, tout Capitaine puisse être expédié au besoin, & qu'à cet effet les Bureaux où il doit prendre ses expéditions lui soient ouverts aux heures marquées par cette Ordonnance.

C'est à quoi aussi les Receveurs de M. l'Amiral & les Greffiers des Amirautés sont fort attentifs ; ils ont même la complaisance de se prêter suivant l'occurrence, à l'expédition des Maîtres ou Capitaines, hors les heures indiquées & d'obligation ; mais ces facilités extraordinaires ne sont pas un titre contr'eux ; ils sont en règle & à couvert de tout reproche, dès qu'ils se tiennent assiduellement à leur Bureau ou à leur Greffe aux heures qui leur sont prescrites.

Quant à l'injonction faite au Receveur d'écrire au bas de chaque congé qu'il délivrera, ce qu'il aura reçu pour les droits, c'est une obligation qui lui est commune avec tous ceux qui levent des deniers sur le Public, ou qui sont autorisés à percevoir des droits ou salaires, afin que l'on puisse vérifier s'ils n'ont point excédé les bornes qui leur sont prescrites ; & c'est pour faciliter cette vérification que dans tous les Bureaux de recette & dans les Greffes, il doit y avoir des tableaux exposés, contenant l'énumération des différens droits qui sont dûs. Voyez l'article 14 du titre 4, ci-dessus ; l'article 17 du titre 9, ci-après & l'article 19, titre premier du livre 4.

Par l'art. 4 du titre 4, concernant le Greffier, il lui est ordonné tout de même, de mettre le reçu des droits au pied de chaque expédition, sous pareille peine de cinquante livres d'amende, mais sans une application marquée; au moyen de quoi elle ne peut être dans une Amirauté particulière, qu'au profit de M. l'Amiral, au lieu qu'ici l'amende est applicable à l'Hôpital Général, sans qu'on en voye la raison; car celle qu'en donne le Commentateur ne satisfait nullement, ou si elle étoit bonne, il s'ensuivroit que toutes les autres amendes prononcées par cette Ordonnance, auroit dû être tout de même au profit de l'Hôpital-Général, dès qu'elles seroient encourues par d'autres que des Officiers en titre; cependant celle-ci est la seule qui ait cette destination.

L'objet de notre article, qui est la prompte expédition des navires, seroit mal rempli si les congés ne pouvoient être délivrés qu'au Bureau du domicile du Receveur de M. l'Amiral. Dans les ports obliques de chaque Amirauté, où le cabotage n'est guere moins fréquent que dans le port principal, quelle surcharge de frais & quelle perte de temps les Maîtres, tant François qu'Etrangers, n'essuieroient-ils point, s'il leur falloit venir prendre leurs congés au Bureau du Receveur dans le lieu de son établissement?

Pour remédier à ces inconvéniens, le Receveur nomme des Commis dans chaque port oblique de son département, pour délivrer des congés nécessaires aux Maîtres des navires qui en ont abordé, de même que pour recevoir d'eux les droits qui sont dûs; & par les mêmes motifs, il y a dans les mêmes ports obliques, des Commis greffiers pour recevoir les déclarations ou rapports d'arrivée & de relâche, & pour enregistrer les congés.

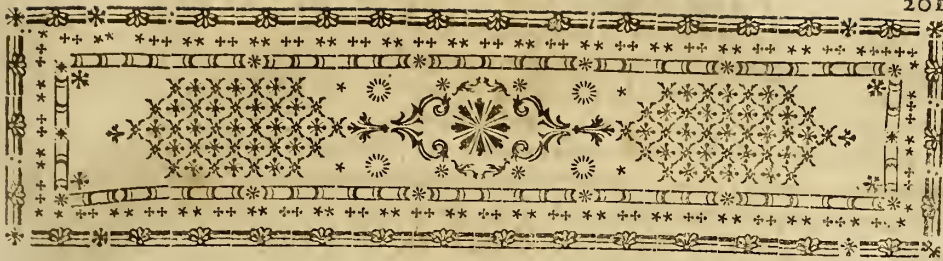
Il n'y a d'exception à cela, par rapport aux congés, que pour les voyages de long cours, qui ne peuvent effectivement être délivrés qu'au Bureau principal du Receveur; & à l'égard des rapports ou déclarations, que lorsqu'il y a des avaries ou d'autres circonstances particulières à y insérer; lesquelles Déclarations alors ne peuvent être faites qu'au chef-lieu du Greffe de l'Amirauté, comme il sera observé sur l'article 5 du titre 10, ci-après. Mais cela n'apporte pas de retardement à l'expédition des Maîtres ou Capitaines, parce que d'un côté les armemens pour le long cours ne sont permis, que dans les principaux ports, & que d'un autre côté, lorsqu'il y a matière à un grand rapport, le Capitaine est naturellement dans le cas de rester quelque temps pour en faire usage & s'en prévaloir.

Les Commis du Receveur n'ont affaire qu'à lui pour la reddition de leurs comptes. Lui seul rend compte à M. l'Amiral, lequel compte il forme tant de leur recette dont ils lui ont compté que de sa recette particulière; de manière néanmoins que son compte est dressé tout comme s'il eût fait par lui-même la recette en entier, parce qu'il est garant de la gestion de ses Commis; à raison de quoi il n'en nomme aucun qu'à la charge de lui fournir caution jusqu'à une certaine somme.

S'il y avoit matière à condamner le Receveur de M. l'Amiral à la restitution de droits induement perçus en tout ou partie, les Officiers de l'Amirauté ne pourroient prononcer contre lui qu'une condamnation pure & simple, sans y ajouter la contrainte par corps, cela leur étant défendu par l'Arrêt du Conseil du 3 Février 1661, cité sur l'article 12 du titre premier, ci-dessus.

Ce titre ne se trouve point dans l'Ordonnance de la Marine du mois de Novembre 1684, faite pour la Bretagne, parce qu'alors c'étoit le Gouverneur de cette province qui y percevoit les droits d'Amirauté. Mais depuis que l'Amirauté de Bretagne a été jointe à celle de France, de manière qu'il n'y a plus qu'un Amiral dans le Royaume, & qu'en conséquence M. l'Amiral a établi des Receveurs de ses droits en Bretagne, comme dans les autres provinces maritimes; nul doute que les dispositions des différens articles de ce titre ne doivent être observées en Bretagne, comme par-tout ailleurs.





TITRE VII.

Des Interpretes, & des Courtiers-Conduc̃teurs des Maîtres de Navires.

TOUT Maître ou Capitaine de Navire étranger qui ignore la langue du pays où il vient commercer, a besoin d'un interprete pour se faire entendre, pour faire dans les bureaux les déclarations auxquelles il est tenu, pour vendre ses marchandises & en acheter d'autres pour son retour, en un mot, pour faire son commerce.

D'un autre côté, qu'il sache la langue du pays; mais qu'il ignore, faute d'habitude dans le lieu, les usages des Bureaux, les formalités qu'il y a à observer & les moyens de se procurer une prompte & sûre expédition; qu'il ne puisse pas enfin, ou qu'il ne veuille pas se charger de tout ce détail, comme il arrive souvent aux nationaux mêmes, il a besoin d'un Courtier-Conduc̃teur, pour l'introduire & le guider dans toutes ses opérations.

Il a donc fallu dans tous les temps des Interpretes & des Courtiers-Conduc̃teurs des Maîtres de navires, & à leur défaut se servir des personnes instruites dans ce genre, pour en faire les fonctions. Mais n'y ayant point encore de règles établies à ce sujet, & les Interpretes & Courtiers sans caractère, qui n'étoient pas liés par la religion du serment, ajoutant à l'infidélité de leurs services l'exaction d'un salaire excessif, les plaintes des Maîtres de navires se multiplioient à mesure que le commerce maritime prenoit de nouveaux accroissemens.

Dans la vue de remédier à ces abus, par Edit du mois de Décembre 1657, Louis XIV créa, en chaque Siege d'Amirauté, deux Offices de Courtiers Jurés. Censeurs, Affréteurs & Conduc̃teurs à la nomination de M. l'Amiral, sous la réserve de la premiere finance; mais excepté un petit nombre de Sieges d'Amirauté où ces Charges furent levées, l'Edit demeura sans exécution; & par Ordonnances des 30 Décembre 1661 & 24 Janvier 1662, suivies d'un Arrêt du Conseil du 27 Octobre 1663, le droit de nommer à ces places fut attribué ou plutôt confirmé à l'Amiral en la personne de M. le Duc de Vendôme, avec défenses à tous Maîtres de navires de se servir d'autres Courtiers que de ceux qui auroient de lui Commission suffisante.

Je dis, que ce droit lui fut confirmé plutôt qu'attribué, parce que s'agissant

ici de fonctions relatives à la navigation & au commerce maritime, la faculté d'y commettre lui étoit naturellement acquise par le titre de sa Charge, de même qu'à toutes celles qui dépendent de son droit de Jurisdiction & de Police générale sur la mer, ses rades, ports & havres.

Aussi en avoit-il déjà usé avant ce temps-là, & depuis il a commis régulièrement à ces places, dans tous les Sieges où elles ne sont pas en titre d'Office, & à l'égard de ces mêmes Offices, c'est lui qui y nomme comme aux autres Charges de l'Amirauté; de manière que ce n'est que sur sa nomination que les provisions du Roi sont expédiées.

Il n'y a vraisemblablement aucun port où il y ait autant de Courtiers qu'à Marseille, puisqu'ils ont été portés au nombre de quarante-six, en conséquence de l'Edit du mois de Mai 1692; & que depuis, en 1709 & 1752, il y en a été ajouté quatorze autres, ce qui fait soixante en tout; & ce qu'il y a de singulier encore, c'est que chacune de ces Charges a coûté dans le principe la somme de 4000 livres. Les dernières Charges ont même été vendues un prix beaucoup plus considérable. Cela donne l'idée d'un commerce extrêmement étendu. Il est pourtant vrai que ces Courtiers servent au commerce de terre comme à celui de la mer; ce qui n'empêche pas qu'ils ne soient tous obligés de se faire recevoir au Siege de l'Amirauté. Avant la création de ces Offices, c'étoit le Corps de Ville qui y commettoit, par usurpation, au moins pour la partie relative aux fonctions maritimes.

Quoique les Interpretes & les Courtiers-Conducteurs des Maîtres de navires soient compris & réunis dans ce titre, leurs fonctions n'ont cependant rien de commun, & la distribution des articles de ce même titre en fournit la preuve. On peut donc être Interprete sans être Courtier & *vice versa*; c'est la commission qui en décide suivant les termes dans lesquels elle est conçue.

Celui qui n'est qu'Interprete, outre le privilege exclusif de translater les pieces sujettes à traduction, ne peut que servir de truchement aux Maîtres de navires étrangers, sans pouvoir faire les déclarations pour eux & prendre leurs expéditions, quand bien même les Maîtres se présenteroient en personne, pour agir par eux-mêmes aidés de leur truchement, parce qu'autrement il entreprendroit sur les fonctions des Courtiers. Ceux-ci, à leur tour, quoiqu'ils sachent la langue du Maître ou Capitaine étranger, s'ils ne sont pas en même temps nommés Interpretes, ne peuvent servir de truchement à ce Maître ou Capitaine, & à plus forte raison translater aucune piece, il faut avoir recours à l'Interprete juré.

On comprend qu'à en user de cette manière les Maîtres auroient à payer tout-à-la-fois, les droits de courtage & ceux de l'Interprete-truchement. Pour remédier à ces inconvénients, l'usage s'est introduit de ne plus donner de commission d'Interprete sans y joindre le droit de faire en même-temps les fonctions de Courtier-conducteur; mais cette faculté ne regarde naturellement que les Maîtres étrangers qui parlent quelqueune des langues pour lesquelles l'Interprete est nommé; il ne peut l'exercer à l'égard des autres Maîtres si sa Commission de Courtiers n'est entière, & dans des termes qui excluent toute idée de limitation ou restriction.

ARTICLE PREMIER.

Les Interpretes ne pourront faire fonction de leurs commissions qu'elles n'ayent été enregistrées au Siege de leur établissement, & qu'ils n'ayent fait expérience de leur capacité, & prêté serment, devant le Lieutenant du Siege.

Il n'est question ici, & dans les cinq autres articles qui suivent, que des Interpretes privativement aux Courtiers-conducteurs.

Avant de pouvoir entrer en fonction, en conséquence de leurs Commissions, que M. l'Amiral a seul droit de donner, il faut qu'il les fasse enregistrer au Greffe de l'Amirauté du lieu de leur établissement; qu'ils ayent fait expérience de leur capacité; ce qui se réduit aujourd'hui, comme à l'égard des Courtiers, à un certificat de quatre Négocians au moins, portant attestation que l'aspirant Interprete, entend convenablement les langues pour lesquelles il a obtenu la Commission, & enfin qu'ils promettent avec serment, devant le Lieutenant de l'Amirauté, de s'acquitter fidèlement de leur emploi.

Ils devroient être tous Catholiques, suivant l'intention de Louis XIV, expressément marquée dans une lettre de M. de Pontchartrain, aux Officiers des Amirautés, en date du 23 Mars 1707: elle est en termes si précis & si énergiques, que j'ai cru devoir la transcrire ici.

» Messieurs, le Roi a été informé qu'il a été reçu, à Honfleur, pour Interpreter, un homme faisant profession de la Religion prétendue réformée, & appréhendant que le même abus ne se soit introduit dans d'autres ports, Sa Majesté m'a commandé de vous écrire que son intention est que les Interpretes & autres gens de cette qualité, qui ont serment en Justice, soient de la Religion Catholique; elle desire que vous teniez la main à ce que cela soit exécuté, à peine d'en répondre en votre propre & privé nom. Je suis, Messieurs, &c. «

Telle est la règle; mais la difficulté de trouver des Catholiques versés dans les langues étrangères, qui voulussent accepter ces sortes de places, a obligé de s'en écarter & d'admettre à ces emplois, quelque important qu'ils soient par rapport à la foi publique, des Luthériens, des Calvinistes, même des Juifs.

Comme le Roi n'accorde point de provisions pour aucun Office, que ce ne soit à la charge d'une information de vie, mœurs & profession de la religion Catholique, cette difficulté de trouver des Catholiques, pour faire les fonctions d'Interpreter, est sans doute la raison pour laquelle, de ces Charges créées par Edit du mois d'Avril 1691, & Janvier 1692. Il y en a eu si peu de levées, & que celles qui ne l'avoient pas été en 1717, furent supprimées par autre Edit du mois de Mai de la même année.

ARTICLE II.

Interpréteront dans les Sieges d'Amirauté , privativement à tous autres , les déclarations , charte-parties , connoissemens , contrats & tous actes dont la traduction fera nécessaire.

LA Commission d'Interprete feroit inutile , si elle ne donnoit pas le privilege d'interpréter & translater tous les contrats maritimes dont la traduction est nécessaire , à l'exclusion de toutes autres personnes.

Ainsi , soit en fait de prise , soit en cas de discussion en Justice , au sujet de quelqu'acte écrit en langue étrangere , il y a nécessité de se servir pour la traduction , du ministère de l'Interprete juré , & les Juges de l'Amirauté n'en peuvent nommer d'autres si l'Interprete n'est légitimement récusé.

ARTICLE III.

Serviront aussi de Truchement à tous Etrangers , tant Maîtres de navires , que Marchands , Equipages de vaisseaux & autres personnes de mer.

DE même les Etrangers marchands , ou gens de mer , s'ils ont besoin de Truchement pour faire entendre leurs raisons ou prétentions dans la Jurisdiction de l'Amirauté , sont obligés de se servir de l'Interprete juré ; & ils ne seroient pas écoutés s'ils empruntoient une autre organe , à moins aussi qu'il n'y eût matiere à récuser l'Interprete , auquel cas ce seroit au Juge à choisir le Truchement ou Interprete pour entendre l'Etranger par sa bouche , après lui avoir fait prêter serment de rendre , avec fidélité , les discours & les réponses de l'Etranger ; formalité du serment qui ne se pratique pas à l'égard de l'Interprete , à cause qu'il a serment à Justice précisément sur le fait de la traduction.

ARTICLE IV.

Les traductions ne feront foi que lorsque les Parties auront convenu d'Interpretes , ou qu'ils auront été nommés par les Juges.

Ceci regarde les traductions de l'Interprete juré , aussi-bien que celles de tous autres Interpretes ; soit parce que l'article ne distingue point , soit à cause qu'une traduction non ordonnée en Justice doit naturellement paroître officieuse , & , comme telle , peut être présumée fautive ; sans attaquer ni intéresser même la probité de l'Interprete. Or , elle est officieuse en ce que l'In-

terprete prévient l'ordonnance du Juge, & dès-là on a droit de la soupçonner de n'être pas exacte, en ce qu'il se peut, ou que l'Interprete n'ait pas donné à la piece toute l'attention qu'il y auroit apportée s'il eût pensé que sa version dût faire regle, ou qu'on lui ait présenté une autre piece que celle qui fait le sujet de la contestation. En un mot, une traduction, en pareil cas, n'est qu'une piece privée, & non juridique, qui par conséquent ne doit pas faire foi.

Je ne pense pas néanmoins que pour avoir déjà traduit d'office, ce soit un moyen de récusation contre l'Interprete Juré, à l'effet de l'exclure de donner en forme la traduction qui sera ordonnée par le Juge. Ainsi, ni dans ce cas ni, à plus forte raison, lorsqu'il n'aura paru aucune traduction des pieces en litige, il ne s'agit point que les parties conviennent d'Interpretes, ni que le Juge en nomme au défaut de l'un ou de l'autre, comme on en use au sujet des visites & estimations d'Experts; il n'échoit alors que d'ordonner que la traduction sera faite par l'Interprete-juré avec un autre dont les Parties conviendront ou qui sera nommé d'office par le Juge; & ce ne seroit qu'autant qu'il y auroit matiere à récusier l'Interprete juré, que l'on pourroit avoir recours à d'autres, à moins toutefois que la partie qui refuseroit d'acquiescer à la traduction, ne la soutint réellement vicieuse & infidele. En ce cas il seroit question de la faire vérifier par d'autres Interpretes, convenus par les Parties ou nommés par le Juge, conformément à cet article. Mais aussi alors la traduction étant reconnue sincere & véritable, la Partie qui l'auroit attaquée ne seroit pas quitte pour payer les frais de la vérification, & l'Interprete juré seroit fondé à se pourvoir contre elle pour la faire condamner en ses dommages & intérêts, & à une amende arbitraire, pour l'injure qu'elle lui auroit faite.

Au reste, comme notre Ordonnance parle toujours des Interpretes au pluriel, elle suppose qu'il y en a plusieurs pour chaque langue étrangere, quoique régulièrement il n'y en ait qu'un en chaque Amirauté. Cependant, s'il y en avoit réellement plusieurs, ce seroit alors que la traduction devroit se faire aux termes de notre article; & supposé qu'un des Interpretes eût déjà donné une traduction d'office, il seroit de la regle, en ce cas, d'ordonner que la traduction en forme, seroit faite par deux autres; mais s'il est seul, c'est à lui à faire la traduction par le privilege que lui attribue l'article ci-dessus; & tout ce que l'on peut faire, c'est de nommer une autre personne pour travailler à la traduction avec lui, ce qui s'entend toujours, sauf la récusation pour cause juste & légitime.

Mais si les Interpretes jurés sont des Interpretes nécessaires; c'est-à-dire, qu'on ne peut se dispenser d'employer dès qu'il est question de traduction; cela n'est vrai que dans les Jurisdctions pour lesquelles ils ont été établis. Dans les autres Jurisdctions, il est libre aux Parties & aux Juges d'en choisir ou nommer d'autres, parce qu'à leur égard les Interpretes jurés, sont sans titre, & qu'ils ne peuvent être considérés que comme des Experts, parmi lesquels il est permis de choisir.

ARTICLE V.

LEs Interpretes, convenus ou nommés, se chargeront au Greffe des pieces dont la traduction sera ordonnée après qu'elles auront été paraphées par le Juge, & seront tenus de les rapporter avec les traductions dans le temps qui leur sera prescrit, sans qu'ils puissent exiger, ni prendre plus grands salaires que ceux qui leur seront taxés.

LS'en suit de là qu'il doit être dressé un procès-verbal des pieces sujettes à traduction, lors duquel procès-verbal, qui sera fait Parties présentes, ou duement appellées, le Juge paraphera chacune de ces pieces; & le tout sera déposé au Greffe, Après cela les Interpretes convenus ou nommés, serment préalablement fait à la maniere accoutumée, s'ils ne sont Interpretes jurés, prendront les pieces des mains du Greffier & lui en donneront leur récépissé, par lequel ils se soumettront de les rapporter avec leurs traductions dans le temps qui leur aura été prescrit par le Jugement qui aura ordonné les traductions; ou s'il n'y a pas eu de délai marqué, lorsqu'ils en seront requis & sommés, ou dans celui qui leur sera fixé par le Juge. Du reste, quoique l'article n'en dise rien, si les Interpretes ne sont pas jurés, leur traduction sera sujette à affirmation, dont il sera également dressé procès-verbal; mais s'ils sont Interpretes jurés, leur certificat au pied de chaque traduction vaudra affirmation.

Tout ceci, au surplus, n'est que pour le cas où les Parties refusant de s'en rapporter à la traduction de l'interprete juré, demanderont, ou l'une d'elles, que la traduction soit faite dans toutes les regles; mais cela même ne peut se rencontrer que très-rarement: je n'en ai même pas vu d'exemple.

Cela ne regarde aussi que le civil. S'il s'agissoit du criminel, il faudroit alors se conformer à l'Ordonnance du mois de Juillet 1737, concernant le faux & la reconnoissance des écritures.

En matiere de prise tout est simple à ce sujet. Le Juge fait le triage des pieces dont la traduction paroît nécessaire ou utile; il les paraphe avec le Capitaine du vaisseau pris, & il en dresse un procès-verbal. Il remet ensuite les pieces entre les mains de l'Interprete juré, s'il y en a, sinon il nomme pour Interprete un homme qui entend la langue dans laquelle les pieces sont écrites; & après avoir pris son serment, il le charge des pieces pour en faire la traduction. La traduction achevée, l'Interprete rapporte les pieces avec leur traduction qu'ils certifie & affirme dans un avenant mis au pied du procès-verbal.

Dans tous les cas de traduction, il est entendu que l'Interprete n'est pas le maître de la taxe de son salaire ou de la rétribution qui lui est dûe à ce sujet: c'est au Juge à la fixer, & il n'est pas permis à l'Interprete de rien exiger ou recevoir au delà; ce seroit de sa part une prévarication qui l'assujettiroit à une amende arbitraire; & s'il étoit Interprete juré, la récidive emporteroit la suspension ou privation de son emploi.

A R T I C L E V I.

Pourront aussi servir de Facteurs aux Marchands étrangers dans les affaires de leur commerce.

CE n'est là qu'une faculté accordée aux Interpretes, de servir de Facteurs ou Aides aux Marchands étrangers, qui parlent les langues pour lesquelles ils sont institués Interpretes ; & non-seulement en cela il ne leur est pas attribué un privilège exclusif, comme à l'égard des traductions & du droit de servir de Truchement ; mais même ils ne peuvent user de cette faculté au préjudice des Courtiers-Conducteurs, s'ils ne sont en même temps nommés Courtiers par leur Commission ; & cela quoique les Maîtres à qui ils serviroient de Facteurs seroient présents pour agir par eux-mêmes avec leur aide, dans toutes les opérations relatives au courtage, comme il a été observé ci-dessus : & c'est ainsi qu'il faut entendre l'article 14, ci-après, qui permet à tous Maîtres de navires & aux Marchands, qui voudront agir par eux-mêmes, de se passer d'Interpretes & de Courtiers.

A R T I C L E V I I.

Aucun ne pourra faire fonction de Courtier-conducteur de Maître de navire, qu'il n'ait été immatriculé au Greffe de l'Amirauté, sur l'attestation que quatre notables Marchands du lieu donneront de sa capacité & probité.

Cet article ne regarde que les Courtiers-conducteurs des Maîtres de navires ; mais ceux qui suivent leur sont commun avec les Interpretes.

Il est intéressant pour l'ordre & le bien public, qu'il y ait des personnes préposées pour aider & diriger les Maîtres de navires, soit François ou étrangers, dans les affaires relatives à leur navigation & à leur commerce, lorsqu'ils ne seront pas en état ou d'humeur d'agir par eux-mêmes.

Delà il s'ensuit qu'il faut que ces personnes non-seulement soient connues publiquement pour être entendues dans ces sortes d'opérations ; mais encore qu'elles aient un caractère qui les autorise à s'en mêler, & qui leur donne créance dans le public.

Aux termes de cet article, il suffiroit, pour être reçu Courtier-conducteur, d'être immatriculé au Greffe de l'Amirauté, sur une attestation de capacité & de probité donnée par quatre notables Marchands du lieu ; mais comme le même article n'a pas entendu priver M. l'Amiral de la faculté de commettre à ces places de Courtiers, faculté qui lui est acquise par le titre de sa Charge, comme

étant une dépendance de son droit de Jurisdiction, & d'ailleurs le droit de nommer les Courtiers, étant une suite naturelle de celui de nommer les Interpretes, qui lui est formellement attribué & reconnu par l'article 4 du titre premier, ci-dessus. L'usage a toujours été, depuis cette Ordonnance comme auparavant, de ne recevoir personne à l'Amirauté, en qualité de Courtier-conducteur, qu'en vertu d'une commission de M. l'Amiral, sujette à enrégistrement, comme toutes les autres commissions; lequel enrégistrement ne se fait toutefois relativement à cet article que sur un certificat des quatre notables Marchands ou Négocians, portant attestation que l'Aspirant est d'une exacte probité & qu'il a la capacité & les qualités requises pour faire les fonctions de Courtier.

Du reste les Courtiers ne sont admis, comme les Interpretes, qu'à la charge de prêter serment de remplir fidelement leurs fonctions, & tous devant être Catholiques, suivant la lettre de M. de Pontchartrai, ci-dessus citée, parce que ce sont là des fonctions publiques, on n'en reçoit point d'autres pour les Maîtres ou Capitaines François, ni mêmes pour les navires étrangers, à moins que dans le nombre des Courtiers en exercice, il n'y en ait aucun qui sache parler les langues étrangères; auquel cas, lorsqu'il y a nécessité de prendre pour Interpretes des gens d'une autre Religion que la Catholique, la faculté de faire le courtage leur est accordée en même-temps pour les Maîtres qui parlent les langues à l'occasion desquelles ils sont nommés Interpretes.

Par une police particuliere, qui concilie les intérêts des Courtiers avec ceux du Public, on veille dans le port où le nombre des Courtiers n'est pas réglé, à ce qu'il n'en soit point établi au delà du nombre nécessaire pour le service du commerce. On a observé même de leur faire faire bourse commune, autant que cela est possible, & d'avoir un bureau sur le port, où l'on puisse trouver en tout temps quelqu'un d'eux. Par là le service se fait exactement & sans délai, tandis que les Courtiers retirent de leur emploi des émolumens qui leur procurent une honnête subsistance. Cela sert à les entretenir dans des sentimens d'honneur & de probité, propre à servir d'exemple & d'instruction à ceux qui aspirent à les remplacer dans la suite.

Ce seroit nécessairement toute autre chose, s'il étoit permis à quiconque de faire les fonctions de Courtier-conducteur; c'est pour cela aussi que notre article en exclut tous ceux qui ne sont pas reçus en cette qualité à l'Amirauté.

Ce n'est pourtant pas une loi nouvelle qui a portée en cela même, puisque tant par Ordonnance du 24 Janvier 1662, que par Arrêts du Conseil des 10 Février & 7 Mars de la même année, il avoit déjà été fait défenses sur peine même de 500 livres d'amende, à tous Maîtres de navires de se servir d'autres Courtiers que des Courtiers jurés; c'est-à-dire, que de ceux qui étoient immatriculés à l'Amirauté. Le dernier de ces Arrêts défend même aux Commis des Fermes de recevoir aucunes déclarations des Maîtres ou Capitaines, s'ils sont assistés d'autres Conducteurs, ou plutôt s'ils ne sont accompagnés des Courtiers jurés.

Ces Courtiers ayant donc un privilege exclusif; si quelqu'un entreprend sur leurs fonctions, ils sont fondés à se pourvoir en dommages & intérêts, & pour faire prononcer des défenses avec amende, tant contre le Capitaine que contre celui qui lui aura servide Conducteur.

A l'égard de ce dernier, cela est évident puisqu'il trouble les Courtiers dans leurs fonctions, & que ceux-ci ont intérêt de s'y faire maintenir. Et pour ce qui est du Maître ou Capitaine, cela n'est pas moins sûr, nonobstant la disposition de l'article 14, ci-après, parce qu'autre chose est de se passer des Courtiers jurés, & autre chose est de prendre ailleurs un Courtier. Alors ce n'est pas agir par soi-même, & cependant ce n'est que dans ce cas qu'on est dispensé de se servir des Courtiers jurés. Après tout, ce n'est pas le Capitaine qui a le plus de tort dans ces occasions, c'est celui qui lui prête un ministère qui lui est défendu d'exercer; aussi l'usage est-il de n'attaquer que ce dernier, en laissant le Maître ou Capitaine à l'écart.

Ces sortes de discussions ne sont pas rares, sur-tout lorsque le Maître étranger ou François, est adressé à un Commissionnaire, ou que quelque Marchand du lieu a des marchandises chargées pour son compte dans le navire. Dans l'un ou l'autre cas le Commissionnaire ou le Marchand, se croit en droit de faire la déclaration pour le Capitaine en même-temps qu'il fait la sienne pour ce qui le concerne; mais ce prétendu droit de concomitance, n'a jamais été goûté, & dans toutes les occasions les Courtiers jurés ont perpétuellement été maintenus dans leur privilège. Entr'autres préjugés, il suffira d'indiquer celui du sieur Chabot, fils aîné. Par Jugement de l'Amirauté de cette Ville, du 7 Juin 1738, sur les conclusions des Courtiers, il lui fut fait défenses, & à tous autres, d'entreprendre à l'avenir sur leurs fonctions, pour les Déclarations des Capitaines ou Maîtres, tant au Greffe de l'Amirauté qu'au Bureau des Fermes, ou de toutes autres manières, à peine de tous dépens, dommages & intérêts. Le sieur Chabot ayant interjeté appel de ce Jugement, il fut confirmé à la Table de Marbre, par autre du 22 Décembre de la même année, duquel ayant encore déclaré appel au Parlement, par Arrêt du 15 Mars 1740, il fut débouté de son appel, avec amende & dépens, & ordonné que l'un & l'autre Jugemens seroient exécutés selon leurs formes & teneurs.

Depuis ce temps-là, des Marchands ayant encore entrepris, en différentes occasions, sur les fonctions des Courtiers, ceux-ci y ont été maintenus tout de même, autant de fois qu'ils se sont pourvus en Justice, & notamment par Jugemens des 13 Août & 20 Décembre 1755, dont il n'y a point eu appel.

Ceci reviendra encore sur l'article 14, où sera réfutée une autre exception fondée sur les Traités d'Utrecht & autres.

Le Commentateur a raison d'appliquer aux Courtiers d'Amirauté, la disposition de l'article 3 du titre 2 de l'Ordonnance de 1673, & en effet tous ceux qui ayant obtenu des lettres de répit ont passé quelque concordat avec leurs Créanciers, sans les avoir satisfaits en entier, se sont présentés pour être reçus Courtiers-Conducteurs, ont constamment été refusés. Pour remplir des fonctions publiques, ou des emplois de confiance, il faut des gens à couvert de tous reproches.



ARTICLE VIII.

Les Interpretes & Courtiers auront un Registre coté & paraphé en tous les feuillets par le Lieutenant de l'Amirauté, dans lequel ils écriront les noms des Maîtres & des navires pour lesquels ils seront employés; le jour de leur arrivée, le port & la cargaison des vaisseaux, avec l'état des droits & avaries qui auront été payés, & des salaires qu'ils auront reçus, à peine d'interdiction; & sera le tout arrêté & signé sur le Registre par les Maîtres.

Il n'y a pas la même comparaison à faire entre les Agens ou Courtiers de Change & les Courtiers de l'Amirauté, par rapport à la tenue des livres & registres. Les premiers sont chargés de presque toutes les négociations de papier qui se font dans les places de commerce; & souvent il est d'une extrême importance, même après plusieurs années, de savoir comment certaines négociations ont été faites. Le Public a donc un intérêt sensible à ce que les Agens & Courtiers de Change tiennent exactement des registres pour y inscrire leurs négociations suivant l'obligation qui leur est imposée par les articles 2 & 4 de l'Ordonnance de 1673, puisque ce n'est que par eux que les doutes peuvent être levés sur la réalité & la sincérité des négociations que les circonstances où la malignité peuvent faire regarder comme suspectes.

Le Registre, au contraire, que doivent tenir, aux termes de cet article, les Interpretes & Courtiers de l'Amirauté, n'intéresse point le Public; il ne peut servir qu'à eux-mêmes pour justifier leur conduite avec les Maîtres de navires qu'ils ont employés.

Afin qu'il pût être utile au Public, il faudroit que ce fût là que l'on dût chercher les preuves de l'arrivée des navires dans le port, & de leur sortie; du nom de chaque Maître, du port de son bâtiment, de sa cargaison, des droits payés, &c. Et c'est tant du Greffe de l'Amirauté que du Bureau des Fermes que doivent partir ces preuves; on n'en reconnoît point d'autres.

Cependant nos Interpretes & Courtiers tiennent effectivement un registre conformément à cet article, & comme ils font ici bourse commune, l'utilité qui en résulte est qu'il sert à régler leurs comptes entre-eux pour le partage de leurs droits.



ARTICLE IX.

FAisons défenses aux Interpretes & Courtiers d'employer dans leurs états autres ni plus grands droits que ceux qu'ils auront effectivement payés, & de faire payer ou souffrir être payé par les Maîtres qu'ils conduiront, autre chose que les droits légitimement dûs, même sous prétexte de gratification, à peine de restitution & d'amende arbitraire.

LA seule observation qu'il y ait à faire sur cet article regarde la défense faite, tant aux Courtiers qu'aux Interpretes, de souffrir qu'il leur soit payé, par les Maîtres de navires, rien au delà de ce qui leur est dû légitimement pour leurs droits, quelque offre qui leur soit faite d'un excédant, par gratification ou reconnoissance.

C'est assurément mettre leur probité à une trop rude épreuve. Qu'il ne leur soit pas permis de ménager une gratification, & de la stipuler avec les Maîtres de navires, sous prétexte d'une plus prompte expédition, & que sans cela ils les serviroient nonchalamment; cela est de toute évidence, puisqu'alors ils prévariqueroient dans leur ministère qu'ils doivent remplir avec zèle & fidélité. Mais il est des soins & des attentions extraordinaires qu'on ne peut exiger d'eux; & si par là, sans aucune convention, sans autre titre en un mot que la reconnoissance des Maîtres qu'ils ont ainsi obligés, ceux-ci leur offrant, de leur plein gré, une petite gratification, peuvent-ils la recevoir sans se rendre coupables tout de même de prévarication.

Le motif de la loi est juste, tant la cupidité est ingénieuse à se procurer des profits illégitimes; mais dans l'application il est juste aussi d'avoir égard aux circonstances. Or, tout Maître qui ayant fait une gratification à son Courtier, ne se plaint pas qu'elle lui ait été en quelque sorte arrachée, dispense le Courtier qui l'a reçue; & ce ne seroit qu'en cas de plainte du Maître que l'on pourroit condamner le Courtier à la restitution & à une amende arbitraire; mais aussi alors ils n'évitroient pas cette humiliation & cette peine, quelque offre qu'il fit d'affirmer par serment d'avoir reçu la gratification sans l'avoir exigée; le seul fait déposeroit contre lui.

Quant aux droits, ceux des Interpretes ne pouvant être fixés, puisqu'ils dépendent de la nature de leur travail, qui est plus ou moins long, suivant le volume des pieces à traduire; c'est au Juge à leur taxer chaque fois leur salaire; & ils seroient punissables s'ils exigeoient rien de plus.

A l'égard des droits de Courtiers, ils sont réglés par un tarif, suivant le port des vaisseaux, avec la différence qu'il y est marquée, & quoiqu'il y ait des navires d'un même port qui donnent beaucoup plus de peine que d'autres, il n'est pas permis aux Courtiers de rien demander au-dessus de la taxe, sans quoi elle deviendrait arbitraire.

ARTICLE X.

Seront tenus de fournir pour les Maîtres qui les employeront les déclarations nécessaires aux Greffes & Bureaux établis pour les recevoir, à peine de répondre en leur nom des condamnations qui interviendront contre les Maîtres, faute d'y avoir satisfait.

Pour l'exécution de cet article, où sont tracés les devoirs des Courtiers envers les Maîtres qui les employent, il faut que ces Maîtres leur mettent en main, à leur arrivée, leurs charte-parties, lettres de mer, connoissemens, factures de cargaison & autres pièces nécessaires pour dresser leurs déclarations au vrai, suivant la décision de l'Arrêt du Conseil du 7 Mars 1662.

Cela fait, c'est au Courtier choisi par le Maître, à faire avec lui ou pour lui; car cela est égal, les déclarations nécessaires tant au Greffe de l'Amirauté qu'au Bureau des Fermes du Roi, & cela dans le temps & avec les formalités qui sont d'ordonnance ou d'usage, sur peine de répondre en son nom propre & privé des contraventions qui pourroient être imputées au Maître, & de le garantir des condamnations qui pourroient intervenir contre lui à ce sujet.

Rien n'est plus juste puisque les Courtiers sont établis expressément pour guider & servir les Maîtres de navires dans toutes les opérations qui dépendent de leur navigation & de leur commerce, & que ce n'est qu'à ce titre, & sous ces conditions, qu'il leur a été attribué des droits.

Par une suite naturelle, mais non nécessaire de leur emploi, ils travaillent aussi à procurer aux Maîtres la vente de leur cargaison, l'achat des marchandises dont ils ont besoin, un fret pour leur retour; à l'effet de quoi ils dressent & ouvrent les charte-parties. En un mot il est d'usage qu'ils les aident dans leur commerce en tout ce qui dépend d'eux; mais ils sont déchargés de ces soins extraordinaires, lorsque les Maîtres, comme il arrive le plus souvent, sont adressés à des Commissionnaires. C'est précisément lorsque les Courtiers rendent ces services, en quelque sorte de surrogation, que les Maîtres leur donnent quelques légères marques de reconnaissance; à quoi il n'y a rien à dire si cela se fait avec une pleine liberté.

ARTICLE XI.

Faïsons en outre défenses à peine de 30 liv. d'amende aux Courtiers & Interpretes d'aller au-devant des vaisseaux, soit aux rades soit dans les canaux ou rivières navigables pour s'attirer les Maîtres, Capitaines ou Marchands, qui pourront choisir ceux que bon leur semblera.

Pareilles défenses sont faites, & sur peine d'une amende de trente livres, tout de même que l'article 10, titre 3, livre 4, ci-après, aux Pilotes lamineurs ou locmans, d'aller au-devant des navires & d'y monter contre le gré

des Maîtres pour ne pas laisser la liberté qu'ils ont de choisir parmi les lamenteurs comme dans le nombre des Courtiers, ceux que bon leur semble.

Mais à ce motif de laisser aux Maîtres de navires la liberté du choix, se joint une raison de Police qui exige que l'ordre soit maintenu entre les Courtiers aussi-bien qu'entre les locmans, pour empêcher que les uns n'entreprennent sur le service des autres, & que par souplesse ou par insinuation ils ne s'attirent les *Maîtres, Capitaines ou Marchands*, comme notre article s'en exprime.

Il s'en trouve néanmoins qui sans aller au-devant des navires, ont l'adresse de se faire donner la préférence, soit par les Maîtres de navires accoutumés à se servir d'eux qui leur en adressent d'autres, soit par les relations qu'ils savent se procurer par ailleurs; d'où naissent des jalousies, des discussions & des inimitiés, qu'on ne vient à bout de faire cesser, qu'autant que l'on peut les engager, à faire bourse commune; mais ces sociétés ne durent pas toujours & c'est souvent à recommencer.

ARTICLE XII.

FEront résidence dans les lieux de leur établissement, à peine de privation de leur commission.

L'Exercice d'un pareil emploi exige nécessairement résidence dans le lieu de l'établissement, & s'il en étoit autrement, les Capitaines & autres qui auroient besoin du ministère des Interpretes & des Courtiers, ne pourroient se procurer leurs secours, ni à temps, ni sans une augmentation de dépense.

Dans la navigation & le commerce maritime, il est des momens précieux où il faut presser les opérations qui exigent l'assistance des Interpretes ou des Courtiers. Il est donc extrêmement intéressant que leur secours puisse être réclamé avec succès à chaque instant, d'où suit la nécessité de leur résidence.

L'article dit : *à peine de privation de leur commission*, ce qui signifie que de plein droit, M. l'Amiral peut donner à un autre une nouvelle commission pour remplacer l'absent, sans qu'il soit besoin de lui enjoindre de résider & de faire rendre contre lui un Jugement comminatoire; c'est-à-dire, qu'il lui soit fait injonction de résider sur peine de déchéance de sa commission: cela peut en effet faire d'autant moins de difficulté, que toutes les commissions de M. l'Amiral sont révocables à volonté, toutes portant cette clause restrictive : *tant qu'il vous plaira*.

Si l'Interprete ou Courtier est en titre d'office au lieu d'exercer par commission, il faudra alors pour le priver de son emploi, observer à son égard les formalités usitées pour la destitution des Officiers munis de provision, son absence seule n'étant pas capable d'opérer cet effet: ce qu'elle opérera seulement, & de même, si n'étant pourvu que par commission, M. l'Amiral ne juge pas à propos de le révoquer, c'est tant que durera son absence il sera privé de son emploi; dans ce sens qu'il ne sera plus recevable à se prévaloir de son privilège exclusif, ni à se plaindre que d'autres, en faisant ses fonctions entre-

prennent sur ses droits ; par cette raison que devant faire son service dans le lieu de son établissement, il ne peut pas exiger qu'on aille le chercher ailleurs. Mais cette privation n'étant occasionnée que par le seul fait de son absence ; elle cessera par son retour dans le lieu de son établissement, de manière qu'il rentrera de plein droit alors dans l'exercice de ses fonctions comme avant son absence.

ARTICLE XIII.

Les Interpretes & Courtiers ne pourront faire *aucun négoce* pour leur compte, ni même acheter aucune chose *des maîtres qu'ils serviront* à peine de confiscation des marchandises & d'amende arbitraire.

Ilen est de même des autres Courtiers & des Agens de Change par les articles 1 & 2, tit. 2. de l'Ordonnance de 1673. Les raisons de ces défenses déjà portées par l'Ordonnance de 1629, art. 416 relativement aux Ordonnances de Charles VII, du 19 Septembre 1439, & d'Henri III, au mois de Septembre 1576, se présentent d'elles-mêmes, & le Commentateur les a fort bien rendues d'après Bornier. Voyez, *infra*, l'art. 68, titre des Assurances.

Cependant ces mots : *aucun négoce* ne doivent s'entendre que d'un négoce relatif à celui que font les Maîtres & Capitaines de navires, ou à l'occasion duquel ils puissent recevoir quelque préjudice, & nullement d'un commerce qui leur soit totalement étranger ou indifférent. Mais pour cela il faut que l'Interprete ou le Courtier n'achete ni ne revende aucunes marchandises de la qualité de celle dont les Maîtres & Marchands qui ont affaire à eux, puissent avoir besoin. Car la défense qui leur est faite par cet article, d'acheter aucune chose des Maîtres qu'ils servent, emporte nécessairement celle de leur vendre aussi aucune chose, la raison étant absolument la même ; c'est-à-dire, la crainte qu'ils n'abusent de la confiance des Maîtres & qu'ils ne les trompent en achetant d'eux à bas prix, & en leur vendant au contraire à un prix excessif, sur quoi il pourroit leur être également facile de leur en imposer.

Il est pourtant vrai que ces sortes de surprises sont beaucoup moins à craindre aujourd'hui qu'autrefois, soit parce que le prix des marchandises est généralement assez connu, soit parce que les Maîtres de navires qui ne sont pas au fait du commerce du lieu, sont presque toujours adressés à des Commissionnaires. Malgré cela néanmoins il convient de tenir la main à l'exécution de notre article ; & s'il étoit avéré que, sous couleur d'un achat de marchandises qui paroîtroit faite d'une tierce personne, un Courtier eût vendu ses propres marchandises au Maître qui l'auroit employé, il n'est pas douteux que ces marchandises ne fussent sujettes à confiscation, & que le Courtier ne dût être condamné à une amende arbitraire, sans examiner la lésion que le Maître auroit souffert par-là, à moins que ce ne fût pour faire supporter au Courtier une amende plus considérable.

Des Maîtres qu'ils serviront Donc qu'ils peuvent acheter de ceux qu'ils ne servent pas ; à moins qu'ils ne fassent bourse commune, parce qu'alors tous sont sentés servir à la fois, quoiqu'un seul paroisse servir tel & tel maître.

A R T I C L E X I V.

L Es Maîtres & Marchands qui voudront agir par eux-mêmes, ne seront tenus de se servir d'Interpretes ni de Courtiers.

L'Interprétation & l'exécution de cet article n'auroient jamais fait naître de contestation, sans l'avidité ou la jalousie des Marchands Commissionnaires & autres ayant des relations avec des Maîtres de navires, qui, sous couleur de les servir utilement & de leur épargner quelques frais, ont cherché trop souvent à appliquer à leur profit les droits des Interpretes & des Courtiers, en entreprenant sur leurs fonctions. En effet, cet article ne permettant aux Maîtres de navires & aux Marchands, de se passer d'Interpretes & de Courtiers, qu'à condition d'agir par eux-mêmes, il est évident que ne pouvant ou ne voulant pas agir par eux-mêmes, ils sont obligés de se servir du ministère des Interpretes & Courtiers jurés, sauf à choisir entr'eux ceux que bon leur semblera, aux termes de l'article 11, sans pouvoir absolument en employer d'autres, puisque par les articles 1 & 7, nul ne peut en faire les fonctions qu'il n'ait été reçu à l'Amirauté en conséquence d'une commission de M. l'Amiral.

Il ne s'agit plus, après cela, que de savoir ce que c'est qu'agir par soi-même de la part d'un Maître de navire ou d'un Marchand. Or, on conçoit que ce n'est pas en assistant simplement aux opérations qui sont à faire pour les déclarations, tant au Greffe de l'Amirauté qu'au Bureau des Fermes; qu'il ne suffit pas, en mot, qu'il se présente en personne dans les endroits où doivent se traiter les affaires relatives à son voyage & à son commerce; mais qu'il faut qu'il fasse personnellement sans Truchement ni aucun autre Aide, tout ce qui est à faire à ce sujet.

Ainsi, si étant étranger, il ne sait pas parler la langue françoise, il n'est pas évidemment en état d'agir par lui-même, ayant nécessairement besoin d'Interprete pour lui servir de Truchement; & cet Interprete ne peut être autre que l'Interprete juré. Dans ce même cas il lui faut aussi un Courtier, & il ne peut le prendre ailleurs que dans le nombre des Courtiers jurés.

D'un autre côté, si, entendant la langue Françoise, il ne peut ou ne veut pas se charger des détails nécessaires pour ses déclarations & autres expéditions, ce n'est pas non-plus de sa part agir par lui-même; & alors encore il est obligé de se servir d'un Courtier juré, & nul autre ne peut être par lui choisi pour en faire les fonctions. Quoiqu'il assiste, lui, à toutes les opérations, il ne peut pas être censé agir par lui-même, dès qu'il a recours au ministère d'un tiers.

En cette partie, au reste, il n'y a point d'exception à faire en faveur des Commissionnaires auxquels les Maîtres de navires sont adressés, pour dire que ces Commissionnaires ont droit de les représenter, à l'effet que les déclarations qu'ils feront pour les Maîtres & les Marchands soient regardées comme si elles étoient faites par eux-mêmes. En matiere de privilege il ne se fait point

d'extension d'un cas à un autre, ni d'une personne à une autre. Or ce n'est que par privilege que les Maîtres & les Marchands peuvent se passer d'Interpretes & de Courtiers, en agissant par eux-mêmes; ils ne peuvent donc pas se faire représenter par qui que ce soit dans ces occasions. D'ailleurs, & ceci ne souffre aucune réplique, c'est que ces représentans seroient sans caractère comme n'étant pas reçus à l'Amirauté, & qu'ils entreprendront par-là sur les fonctions des Interpretes & des Courtiers jurés.

Il n'y a pas non plus d'exception à faire pour le cas où les Commissionnaires auroient eux-mêmes des déclarations à faire personnellement, pour raison des marchandises qui leur seroient adressées ou qui seroient venues pour leur compte; tout leur droit se borneroit à agir par eux-mêmes pour les objets qui les concerneroient en particulier, & il ne leur seroit par moins défendu de mettre les Maîtres de navires en déclarations.

Tel est le sens de notre article combiné avec le premier & avec le septieme portant défenses à quiconque de faire les fonctions d'Interprete ou de Courtier qu'il n'ait été reçu à l'Amirauté, & telle a toujours été aussi la maniere de la pratiquer.

Cependant on a tenté plus d'une fois de l'é luder, sur-tout depuis les Traités d'Utrecht & autres Traités de commerce conclus avec les Anglois, les Hollandois & d'autres Nations, sous prétexte qu'il a été stipulé par ces Traités, & notamment par l'article 12 du Traité de commerce conclu à Utrecht avec l'Angleterre, le 11 Avril 1713, & qui a servi de base aux postérieurs, » Que les » Capitaines & Marchands pourroient dans tous les lieux de France, traiter » leurs affaires par eux-mêmes ou en charger qui bon leur sembleroit, & » qu'ils ne seroient tenus de se servir d'aucun Interprete ou Facteur, ni de » leur payer aucun salaire, si ce n'est qu'ils voulussent s'en servir. »

On a prétendu que par-là il avoit été dérogé à la présente Ordonnance, & que les Sujets des Puissances avec lesquelles ces Traités ont été faits, avoient acquis le droit de se passer absolument d'Interpretes & de Courtiers, sans être obligés d'agir par eux-mêmes, comme le veut cet article; de maniere qu'ils pouvoient faire leurs déclarations tant au Greffe de l'Amirauté qu'au bureau des Fermes, par qui ils jugeoient à propos.

Mais on ne prenoit pas garde, que ces Traités n'ont eu pour objet que les actes de commerce ordinaires ou extraordinaires, qu'il a paru juste de laisser aux étrangers la liberté de faire dans le Royaume, soit par eux-mêmes, soit par personnes interposées à leur choix, sans être obligés pour la vente de leurs marchandises ou pour l'achat de celles dont ils auroient besoin, de se servir du ministère des Interpretes & des Courtiers jurés, afin de rendre leur condition égale en cette partie à celle des François. On ne prenoit pas garde, dis-je, que c'étoit à cela que se borneroient les Traités, sans aucune influence sur les actes judiciaires & authentiques, relatifs à la navigation & au commerce maritime, tels que sont les rapports ou déclarations à faire au Greffe de l'Amirauté, au Bureau des Fermes & par-tout ailleurs, où il s'agit de prendre judiciairement les réponses des Maîtres de navires ou des Marchands.

Et de cela il y a deux raisons également sensibles & solides. La premiere est que, par aucun Traité, de quelque nature qu'il soit, les étrangers ne peuvent pas, en France, être de meilleure condition que les François. Or, lorsque les

Maîtres

maîtres de navires François ne veulent pas agir par eux-mêmes aux termes de cet article, ils sont obligés de se servir des courtiers jurés, sans pouvoir faire faire leurs déclarations par d'autres. Les étrangers ne peuvent donc pas en user d'une manière différente, autrement ils seroient plus avantagés que les François, ce qui répugne.

La seconde raison est que s'agissant ici d'actes judiciaires & authentiques, où la forme est essentielle, avec affirmation par serment; il faut nécessairement que ces déclarations & affirmations soient faites en personne par les maîtres de navires, & pour cela qu'ils sachent la langue François; sans quoi ne pouvant se faire entendre que par truchement, ils doivent indispensablement se servir des interpretes jurés, sans pouvoir être reçus à produire pour interpreter & truchement qui ils jugeront à propos. Il ne seroit pas naturel en effet que les Officiers de l'Amirauté & autres, devant lesquels les déclarations doivent être faites, reconnoissent pour interpretes des gens sans caractère & qui n'ont pas serment en Justice; encore moins des gens produits par les parties intéressées, par conséquent disposés à favoriser & à déguiser la vérité dans les déclarations autant que cela pourroit leur convenir.

En un mot, ce n'est que de la bouche des Officiers publics établis pour faire entendre ou pour faire les déclarations des Capitaines & des marchands, que l'on doit recevoir celles des étrangers qui ne savent pas le François, ou qui le sachant, ne peuvent ou ne veulent pas faire eux-mêmes leurs déclarations, attendu que s'il en étoit autrement rien ne seroit plus facile que d'en imposer dans ces déclarations.

Il n'est donc pas vrai que par les traités dont il s'agit, la disposition de notre article ait été abrogée en faveur des étrangers compris dans ces traités. Tout ce qui en résulte, c'est que ces étrangers peuvent commercer librement en France, acheter & vendre toutes marchandises non prohibées comme les François; mais pour ce qui est des déclarations à faire à l'Amirauté ou ailleurs en forme juridique & avec serment, nul doute que le présent article ne soit resté dans toute sa force, & qu'il ne doive être observé par ces mêmes étrangers, comme il l'est par les François, lorsque comme eux ils ne peuvent ou ne veulent pas agir par eux-mêmes. C'est aussi de cette manière qu'on en a toujours usé & que l'on en use encore actuellement à l'Amirauté. Les preuves en sont rapportées sur l'art. 7 ci-dessus.

ARTICLE XV.

Faisons défenses aux Courtiers & Interpretes de *mettre prix* aux marchandises & denrées *qui arrivent au port de leur résidence*, à peine de punition exemplaire.

LE motif de cet article est le même que celui du 13^e. portant pareillement défenses aux interpretes & aux courtiers d'acheter aucune chose des maîtres de navires qu'ils serviront. C'est la crainte des surprises qu'ils pourroient faire par-là aux maîtres de navires & aux marchands.

Le danger seroit même beaucoup plus grand dans l'espece de cet article ; puisque par ce moyen ils se rendroient les maîtres du prix des marchandises & denrées , ce qui seroit de la dernière conséquence.

Qui arrivent au port de leur résidence. Il s'ensuit delà qu'ils le pourroient en d'autres ports ; mais de quel droit , si par Justice ils n'étoient nommés à cette fin comme experts ? Car ces mots , *mettre prix* , ne veulent pas dire simplement ici , offrir un prix des marchandises à vendre , laissant à quiconque la liberté d'enchérir ; mais ils signifient précisément , fixe le prix auquel les marchandises & denrées pourront être vendues & distribuées au public. Or c'est ce que les courtiers ni aucuns marchands ne peuvent faire sans mission de la part du Juge de Police , à qui seul appartient le droit de taxer les denrées sujettes à la taxe.

Ainsi l'abus des contraventions à cet article , qui est applicable aux courtiers de toute espece , n'est à craindre que par des voies sourdes & détournées , si familières aux gens à monopole , tels que sont presque tous les marchands de bled , nos courtiers & marchands acheteurs d'eaux-de-vie sur-tout , qui par un mystere jusqu'ici impénétrable , se sont mis en possession de faire hausser ou baisser à leur gré le prix de cette denrée , autrefois la principale ressource de cette province , & maintenant devenu la ruine des propriétaires de vignobles.

Je fais qu'on ne manque pas d'en chercher & en indiquer la cause ailleurs , mais ces monopoleurs trouvent trop leur compte dans cette variation continuelle du prix des eaux-de-vie , pour qu'on pût espérer qu'ils changeassent de conduite s'il arrivoit que l'introduction des eaux-de-vie étrangères dans le royaume , fût enfin prohibée , ou qu'elle ne fût permise qu'à la charge du payement d'un droit considérable , comme la saine politique l'exige absolument. Cependant il en résulteroit du moins cet avantage , que cette liqueur n'étant plus en aussi grande abondance dans le royaume , on seroit forcé d'y mettre un prix moins disproportionné avec les dépenses inséparables de la culture des vignes.

Ce titre ne se trouve pas non plus dans l'Ordonnance de 1684 , concernant la Bretagne , & l'on n'en voit du tout point la raison , car quoique le Gouverneur de Bretagne n'y étendit pas ses droits d'Amirauté , jusqu'à nommer ces interpretes & courtiers , rien n'empêchoit que leurs droits & leurs fonctions ne dussent être réglés par les dispositions contenues dans les différens articles de ce titre , comme cela s'est observé depuis que l'Amirauté de Bretagne a cessé d'être exercée séparément.





TITRE VIII.

Du Professeur d'Hydrographie.

L'Hydrographie est à la navigation, ce que la tactique & la chorographie sont à l'art militaire. Il faut connoître les plages & les mers qu'on a à parcourir, pour arriver où l'on se propose d'aller; il faut aussi manœuvrer avec intelligence pour éviter les dangers qui sont sur la route; & c'est ce qu'apprend la science de l'hydrographie.

L'hydrographie est donc prise ici dans un sens plus étendu que n'indique son étymologie. Elle signifie dans l'esprit de notre Ordonnance, l'art de naviger par règles & par principes.

La navigation est très-ancienne; mais comme jusqu'à la découverte de la boussole, & à l'estime ou approximation de la longitude, on ne perdoit presque jamais la terre de vue, l'art étoit renfermé dans un cercle fort étroit de connoissances relatives à cet objet; il suffisoit d'être pratique des côtes que l'on avoit à ranger, de savoir les courans & les écueils des parages bornés que l'on fréquentoit, A cela se joignoit une manœuvre peu intelligente; & c'étoit là toute la science de la navigation.

Pour se hasarder de voyager en pleine mer & d'aller à la découverte des pays dont on soupçonnoit l'existence, il fallut des hommes extraordinaires qui, à un courage intrépide joignissent des notions que la force de leur génie & la profondeur de leurs réflexions leur avoient rendu propres.

Ces notions leur parurent assez claires pour qu'ils crussent pouvoir s'y fier: mais en même-temps elles étoient trop peu débrouillées pour être aperçues par d'autres que par eux. Il n'y avoit donc que le temps qui pût accoutumer les esprits à des idées si nouvelles, & c'est ce qui retarda encore les progrès de la navigation.

La prévention se dissipa enfin, & peu à peu le hazard secondant l'intelligence, ce qui avoit paru d'abord impraticable & une entreprise chimérique, ne fut plus considéré que comme difficile & périlleux.

Delà par des succès plus rapides qu'on n'auroit osé l'espérer, la navigation prit des accroissmens qui inspirent à toutes les nations le desir de s'y exercer.

Les François ne furent pas les derniers à se distinguer par leur émulation

en ce genre, mais leur navigation dans les mers éloignées n'étoit encore que le partage du petit nombre ; & avec cela , dans ce petit nombre , la plupart se conduisoient plutôt par instinct & par audace , que par principes & avec méthode. En un mot la science de l'hydrographie étoit encore au berceau. Cependant il s'agissoit de la cultiver & de la perfectionner , pour assurer & multiplier la navigation.

On songea donc sérieusement à l'étudier & à la réduire en règles & en préceptes : mais trop vaste par le concours des autres sciences qui y sont analogues , pour être à portée de tous ceux qui voudroient s'y appliquer , il fallut la borner à des points fixes , qui , sans embrasser tout ce qu'il étoit utile d'apprendre , donnassent au moins ce qu'il étoit nécessaire de savoir : d'où s'ensuivirent enfin les écoles d'hydrographie , qui depuis ont formé tant d'habiles pilotes & de capitaines de navires d'une expérience consommée dans toutes les parties de la navigation maritime.

ARTICLE PREMIER.

Voulons que dans les villes maritimes les plus considérables de notre Royaume , il y ait des professeurs d'hydrographie , pour enseigner publiquement la navigation.

Louis XIII. par son Ordonnance du mois de Janvier 1629 , article 434 , avoit déjà ordonné la même chose ; mais par une fatalité attachée à cette Ordonnance , quoique incomparablement plus belle que toutes celles qui avoient paru jusques-là ; & par la vaste érudition qui s'y fait remarquer dans la multitude de points de droit qui y sont résolus , & par la sagesse des Réglemens de police qu'elle renferme ; enfin par la profondeur des vues politiques qu'on y admire & qui depuis ont servi de guide pour une quantité d'utiles établissemens : par une fatalité , dis-je , attachée à cette Ordonnance respectable à tous égards , elle tomba avec le crédit du Chancelier qui l'avoit dressée. La disgrâce de l'auteur entraîna celle de son ouvrage. On appella par dérision Code Micheau , une collection de loix qui faisoit tant d'honneur au chef de la Justice. C'est qu'il ne l'étoit plus , & que son successeur , qui n'avoit pas d'intérêt à le venger , ne pressa pas l'enregistrement. Il fut donc refusé au Parlement de Paris , aussi-bien qu'en plusieurs autres , & ceux qui enrégistrèrent l'Ordonnance ne le firent qu'avec des modifications & des restrictions arbitraires : conduite dont Louis XIII & son Ministre ne daignerent pas s'apercevoir. Ils craignoient vraisemblablement d'autoriser une Ordonnance qui auroit pu faire un contraste avec la disgrâce de son auteur.

Tel a été le sort de cette riche compilation de loix , qui , privée de l'autorité dont elle méritoit d'être revêtue , n'a conservé , à l'exemple des loix Romaines , que celle que donne la droite raison sur des cœurs amis de la vérité & de la Justice.

Il n'est pas étonnant après cela , quelque utile que fût l'établissement d'une école d'hydrographie dans chaque port considérable du Royaume , qu'il ait

fallu une nouvelle Ordonnance pour le faire exécuter. Ce qui surprend seulement, c'est que ce projet important n'ait pas été repris avant la présente Ordonnance.

Mais si son exécution a été différée si long-temps, elle n'en a été dans la suite, que plus rapide & plus constante. En effet les écoles d'hydrographie furent formées par-tout où il convenoit, presque aussi-tôt après notre Ordonnance, & elles ont été depuis toujours régulièrement entretenues, non-seulement dans les ports de marine royale, mais encore dans ceux de commerce.

A l'égard de ceux-ci, ce qui n'y a pas peu contribué, c'est l'arrangement suivant lequel, les deniers d'octrois des villes maritimes, ont été affectés au paiement des appointemens des professeurs d'hydrographie; arrangement dont l'avantage s'est fait plus ou moins sentir suivant que les officiers municipaux, ont été plus ou moins attentifs à chercher les moyens, ou en état de procurer une instruction toute gratuite à ceux qui se destinent à la science de la navigation.

On conçoit en effet que l'instruction gratuite est la voie la plus sûre, pour attirer des élèves & soutenir leur ardeur.

L'école d'hydrographie, n'a été qu'un peu tard, solidement formée à la Rochelle, parce que le Corps-de-Ville, supprimé en 1628, n'y fut rétabli qu'en 1694, & que long-temps encore après son rétablissement, ses revenus suffisoient à peine au paiement de ses charges ordinaires & indispensables.

La ville devenue presque en même-temps place de guerre, chargée par conséquent d'un état major & du logement des troupes; il fallut songer à bâtir des casernes & à faire des fonds pour subvenir aux autres dépenses qu'exige nécessairement l'entretien d'une garnison. Ce n'étoit donc pas le temps de s'occuper du soin de gager un professeur d'hydrographie, ni de procurer au public d'autres avantages à peu près semblables.

D'ailleurs le voisinage de Rochefort, où depuis bien des années le Roi avoit déjà établi une école d'hydrographie, rendoit encore moins pressant l'établissement d'une pareille école à la Rochelle.

Cependant comme la navigation au long cours & le commerce maritime de cette ville, prenoient chaque jour, de nouveaux accroissemens, le pilotage y fut enseigné avant même le rétablissement du Corps-de-Ville.

Ce ne fut qu'en 1707, que la ville se trouva en état de payer des gages au professeur. Elle lui accorda alors 500 livres d'appointemens, à condition d'instruire gratuitement au pilotage, huit jeunes gens qui seroient nommés chaque année par les Maire & Echevins.

Les choses restèrent sur ce pied là jusqu'à l'année 1732, que par Arrêt du Conseil du 18 Octobre, confirmatif d'un traité conclu entre le Corps-de-Ville & les PP. Jésuites, l'école d'hydrographie fut réunie au collège, à la charge par les Jésuites de fournir l'instruction gratuite à tous ceux qui se présenteroient indistinctement pour apprendre l'hydrographie, sans autre retribution que la pension de 500. liv. qui étoit payée à l'ancien professeur.

Les motifs de cette réunion sont indifférens au sujet; il suffit d'observer, qu'au commencement de l'année 1757, un nouveau professeur nommé par son Provinciale, s'étant présenté pour se faire recevoir en cette qualité, les

Officiers de l'Amirauté, toujours attentifs à la conservation des droits & des prérogatives de M. l'Amiral, jugerent à propos de surseoir, jusqu'à ce qu'ils eussent reçu à ce sujet les ordres de S. A. S.

Ce qui les engagea à prendre ce parti, c'est qu'il leur parut que cette réunion n'avoit pu se faire au préjudice du droit de M. l'Amiral, sans son consentement ou sa participation.

Il est vrai que notre Ordonnance ni aucune autre loi antérieure ou postérieure, n'a pas attribué formellement à l'Amiral la faculté de nommer le professeur d'hydrographie; mais il suffit que ce soit un emploi relatif à la navigation, au commerce & à la police maritime, pour que le droit d'y commettre soit regardé comme lui étant dévolue essentiellement par le titre de sa charge; & aussi efficacement que s'il étoit expressément compris dans l'énumération des autres places sujettes à sa nomination. La raison en effet est la même, & l'on ne sauroit en assigner aucune différence, capable de former une exception par rapport à l'emploi d'hydrographie.

Si pour juger du droit de nomination de M. l'Amiral aux places qui ont du rapport à l'Amirauté, il falloit ne faire attention qu'à notre Ordonnance, il s'ensuivroit qu'il ne pourroit donner des commissions qu'aux interpretes, & aux maîtres de quai, & aux personnes chargées de veiller au lestage & délestage des navires; & à l'entretien des feux, tonnes & balises.

Il est constant néanmoins qu'il nomme les jaugeurs & les courtiers conducteurs des maîtres de navires, comme les interpretes. Il est certain tout de même que c'est de lui que tiennent leurs commissions, les deux chirurgiens & les deux apothicaires jurés, établis en chaque Amirauté pour la réception des chirurgiens qui servent sur les vaisseaux marchands, & pour la visite des coffres de remèdes & instrumens de chirurgie qu'on embarque sur les mêmes vaisseaux. Il nomme pareillement les chirurgiens qui doivent visiter les navires suspects de contagion.

De ce que l'Ordonnance ne lui attribue pas spécialement la faculté d'instituer le professeur d'hydrographie, on ne peut donc pas conclure qu'il n'a pas droit de le nommer, puisque le même silence de l'Ordonnance, n'empêche pas qu'il ne nomme les courtiers, les jaugeurs, les apothicaires & les chirurgiens jurés de l'Amirauté.

Pour tout dire en un mot; il n'y a que les places de Consul & de Chancelier de la nation Française dans les pays étrangers, auxquelles M. l'Amiral n'a pas droit de nommer, & cela uniquement parce que le Roi s'en est formellement réservé la nomination.

L'instruction du professeur d'hydrographie appartient donc essentiellement à M. l'Amiral par le titre de sa charge, de même que la nomination à tous les autres emplois relatifs à la navigation marchande & à la police maritime. Aussi est-il certain que S. A. S. est en possession actuellement & depuis longtemps, de pourvoir aux places d'hydrographie qui viennent à vacquer, dans tous les ports, autres que ceux de marine royale; & cela aussi-bien dans les lieux où les villes & communautés payent les gages ou appointemens de l'hydrographie, qu'ailleurs.

Il n'y a eu d'exception absolument que pour quelques villes, où comme à

la Rochelle, la classe d'hydrographie a été réunie à des Colleges. Mais on comprend que ces réunions, ayant été faites sans son aveu, elles n'ont pu lui faire perdre son droit.

Aussi S. A. S. s'est-elle déterminée sans hésiter, à se pourvoir pour faire révoquer ces réunions; cependant, comme en attendant la décision qui doit intervenir pour le rétablissement de la règle & la conservation des droits de M. l'Amiral, le public auroit trop souffert d'une plus longue interruption de l'enseignement du pilotage à la Rochelle, S. A. S. a bien voulu permettre au professeur actuel nommé par son provincial, d'exercer par *interim* & jusqu'à nouvel ordre.

La preuve du droit de M. l'Amiral en cette partie, se tire encore de l'article 8 du présent titre, & cela par un argument qui paroît invincible. En effet si l'hydrographe ne peut *s'absenter sans le congé de l'Amiral*, il est évident qu'il ne peut entrer en exercice que sur sa nomination ou de son agrément.

ARTICLE II.

L Es Professeurs d'hydrographie sauront dessiner & l'enseigneront à leurs écoliers, pour les rendre capables de figurer *les ports, côtes, montagnes, arbres, tours & autres choses servant de marques aux havres & rades*, & de faire les cartes des terres qu'ils découvriront.

QUE les professeurs d'hydrographie sachent le dessin & tout ce qui appartient à la science de la navigation, cela est dans la règle, sur-tout dans les écoles royales établies pour la marine militaire; où les exercices ne regardent pas seulement les élèves; mais encore s'étendent à ceux qui ont déjà acquis de l'expérience, dans la vue de perfectionner leurs connoissances & leurs talens. Mais dans les écoles ordinaires d'hydrographie, avec un peu moins de science, on peut être un fort bon professeur, puisque les exercices communs s'y bornent à former des élèves capables de prendre hauteur en mer, d'estimer la route, de régler la manœuvre jusqu'à un certain point, suivant les divers circonstances qui peuvent se rencontrer, & par-là de servir de pilotins ou aides-pilotes, en attendant que l'expérience, qui ne peut s'acquérir que par la pratique, en ait fait de véritables pilotes.

Le dessin entre autres connoissances, ne peut guere convenir qu'à ces génies heureux & privilégiés, tels qu'ils s'en trouve toujours dans chaque art, mais qui ne sont jamais en assez grand nombre pour que les leçons extraordinaires qui seroient à leur portée fissent le sujet d'une instruction commune & générale.

D'ailleurs les objets pour lesquels notre article recommande l'instruction du dessin ne pourroient être intéressans aujourd'hui qu'en cas de nouvelle découverte, & tout le monde n'est pas propre à en faire. L'honneur en est réservé à ces hommes de mer également habiles & audacieux, que les difficultés & les dangers aiguillonnent plutôt qu'ils ne les rebutent; & ceux-là

ne forment point de telles entreprises qu'ils ne sachent beaucoup plus que le dessein outre la navigation.

Pour les autres, sans savoir dessiner ils apprendront aisément, avec le secours de nos cartes marines & de l'expérience, les ports, côtes, montagnes, arbres, tours & autres choses servant de marques aux havres & rades ; & au moyen de ces mêmes cartes il seront à couvert de la tentation d'en faire de nouvelles. Tout ce qu'ils peuvent espérer, c'est de faire quelques observations propres à les rectifier ou perfectionner, si leurs observations se trouvent justes.

ARTICLE III.

T iendront quatre jours au moins de chaque semaine leurs écoles ouvertes dans lesquelles ils auront des cartes, routiers, globes, sphères, bouffoles, arbalètes, astrolabes & les autres instrumens & livres nécessaires à leur art.

L es instructions qui ne se suivent pas d'assez près & entre lesquelles on met trop d'intervalle, sont presque aussi inutiles que celles qui sont trop multipliées. Les traces des premiers objets frivoles faute d'application soutenue. Dans les autres, l'esprit fatigué se rebute, ou les idées n'ayant pas le temps de mûrir se brouillent & se confondent.

Pour prévenir ces inconvéniens, notre Ordonnance a pris un juste milieu, en fixant à quatre jours par semaine la tenue & l'ouverture des écoles. Elle ne dit pas soir & matin, d'où il s'ensuit qu'elle n'a entendu l'exiger qu'une fois le jour. Cela n'empêche pas néanmoins que les professeurs attentifs & zélés ne donnent des leçons surnuméraires, tant pour ceux des écoliers dont l'esprit tardif ne peut suivre les progrès des autres, que pour ceux qui, par les heureuses dispositions, laissent le gros de la classe trop en arrière. Ceux-là ont besoin d'être aidés dans leur marche, & ceux-ci méritent qu'on les soutienne dans l'élévation de leur vol.

Mais ce sont là des instructions de surérogation, d'autant plus dignes d'éloge, qu'on ne peut raisonnablement les exiger.

Il sembleroit résulter de ces mots, *chaque semaine*, que l'enseignement de l'hydrographie deyroit être continu & sans aucunes vacances. L'usage est néanmoins dans les écoles où le professeur est gagé, usage approuvé par le Ministre de la marine, que le professeur puisse prendre chaque année trois mois pour ses vacances. Si les professeurs sans gages en usent autrement, c'est que leur intérêt les y invite.

Un devoir essentielle, commun à tous les professeurs d'hydrographie, c'est d'avoir dans la classe les choses énoncées dans cet article, & généralement tous les instrumens & livres nécessaires à l'art de la navigation, d'expliquer à leurs élèves les propriétés & l'usage de chacune de ces choses ; de leur montrer à s'en servir, à faire des regles qui menent à la sûreté de la navigation.

gation, autant qu'elle peut dépendre de l'industrie de l'homme, à connoître tout ce qui appartient à la sphere, les rums de vent, & la route qu'il faut tenir en conséquence; en un mot tout ce qui est nécessaire pour former un bon pilote dès qu'il aura joint la pratique à la théorie; car sans la pratique, toute l'habileté d'un maître d'hydrographie seroit inutile; & de même sans théorie la pratique ne feroit jamais qu'un matelot, ou tout au plus un pilote-côtier.

On voit par-là que la science d'hydrographie embrasse bien des objets, & qu'elle est d'une extrême conséquence pour la grande navigation.

Les fonctions du professeur d'hydrographie sont marquées un peu plus en détail dans l'Ordonnance du 15 Avril 1689; l'art. 3, tit. 1 du liv. 19 porte, qu'il divisera ses écoliers en différentes classes pour régler ses leçons suivant leurs dispositions & leur capacité: mais cela n'étant que de police arbitraire, on peut s'en écarter suivant les circonstances. En tout cas cela ne peut être d'obligation que dans les écoles royales, à cause que l'article 4 veut que l'hydrographe, enseigne aux commençans l'arithmétique, lorsqu'ils ne la savent pas, & les définitions des termes du pilotage: ce qui ne se pratiquent point dans les écoles ordinaires, où l'on n'admet que ceux qui sont suffisamment versés dans l'arithmétique & qui ont appris les principales définitions des termes de la navigation; à l'effet de quoi on leur donne à étudier des abrégés qui contiennent les élémens de la navigation.

L'avantage qui résulte delà, c'est que le professeur d'hydrographie, n'ayant au commencement de chaque cours, que des écoliers à peu près de la même volée, est en état de leur donner à tous des leçons plus longues & par conséquent plus utiles que s'il étoit obligé de les diviser en différentes classes. D'ailleurs entre plusieurs rivaux qui courent la même carrière, l'émulation est bien plus capable d'opérer son effet. Enfin comme il a déjà été observé, les professeurs attentifs ont soin de donner des leçons surnuméraires à ceux dont les progrès sont plus tardifs.

L'art. 5 de la même Ordonnance de 1689, qui enjoint au professeur d'hydrographie d'enseigner à ses écoliers, « l'abrégé de la sphere, la nature & l'usage des différentes cartes, la division des temps, le nombre d'or, le cycle solaire, l'épacte, les courans & marées, l'usage du compas, & les principes de la boussole, » n'a rien qui ne soit commun à tout professeur de cette science dans les écoles ordinaires, de même que ce qui est indiqué dans l'art. 6 concernant « les instrumens qui servent à observer les astres, & les moyens de faire un bon estime, la dérive d'un navire, la variation de la boussole, » & la maniere de l'observer & la corriger.

Il en faut encore dire autant de l'art. 7 qui parle « du calcul des routes par le quartier de réduction. » Tout cela & tout ce qui est accessoire est du devoir essentielle de chaque professeur d'hydrographie sans distinction. Mais ce qui est particulier aux professeurs des écoles royales, c'est l'injonction qui leur est faite par le même art. 7 « de prendre une heure particuliere pour apprendre aux Officiers, ou Garde-marines qui auront plus d'ardeur & de dispositions, la géométrie, les mathématiques & autres sciences propres à les rendre plus capable ».

Ce qu'il y a encore de particulier pour les écoles royales d'hydrographie;

c'est que les pilotes entretenus dans le port, sont obligés d'affister au nombre de deux, à toutes les leçons qui se donnent, tant pour en profiter que pour aider le professeur à enseigner les Officiers & Garde-marine, aussi-bien que pour faire faire les regles d'arithmétique aux écoliers les moins avancés, & leur apprendre à se servir des instrumens de leur profession. C'est ce qui est prescrit par l'art. 8 du titre déjà cité, & par l'art. 8 aussi, tit. 8 du liv. 12.

Il seroit à souhaiter que tout cela fût régulièrement exécuté, de même que les art. 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, & 19 dudit tit. 1. liv. 19; tous articles pareillement relatifs à l'art de la navigation.

A R T I C L E I V.

L Es Directeurs des hôpitaux des villes où il y aura école d'hydrographie, seront tenus d'y envoyer étudier annuellement deux ou trois des enfans qui s'y trouveront renfermés, & de leur fournir les livres & instrumens nécessaires pour apprendre la navigation.

D ANS le temps de cette Ordonnance, notre marine n'étoit pas à beaucoup près au point de perfection où le gouvernement se proposoit de la porter. On étoit tout occupé des moyens de parvenir à ce but; & entre ces moyens, celui de tirer des hôpitaux le plus grand nombre des jeunes garçons qu'il se pourroit, devoit paroître d'autant plus naturel, qu'il en résultoit en même temps l'avantage de procurer à ces maisons de charité, des facilités pour se débarrasser des sujets dont elle pourroit être surchargées.

C'étoit donc là un double avantage pour l'Etat. On soulageoit les hôpitaux & l'on augmentoit par-là le nombre des sujets propre au service de la marine.

Tels ont été, dans le principe, les motifs de cet article, aussi-bien que de l'article 6 tit. 1 & de l'article 4 tit. 9 du livre suivant, par rapport aux apprentifs charpentiers & aux mouffes, avec cette différence néanmoins que ces deux autres articles sont purement en faveur des directeurs des hôpitaux, avec pleine faculté d'en user ou de ne pas s'en prévaloir, & que pour l'école d'hydrographie, c'étoit tout-à-la-fois une grace, & une obligation imposée aux directeurs d'y envoyer chaque année deux ou trois enfans de leurs hôpitaux.

La raison de cette obligation étoit, comme il a été observé, le besoin qu'on avoit alors d'un plus grand nombre de gens qui se formaient à la science du pilotage, d'où dépend la sûreté de la navigation. Et comme ce besoin ne fut plus le même dans la suite, au moyen des enfans des navigateurs qui embrassoient à l'envi la profession de leurs peres, on négligea l'exécution rigoureuse de cet article, quoi qu'elle eût été recommandée de nouveau par l'article 21, titre 5, livre 8, de l'Ordonnance de 1689, aux Commissaires aux Classes, avec injonction de poursuivre pardevant les Officiers de l'Amirauté, les Directeurs qui manqueraient de s'y conformer. On négligea, dis-je, d'inquiéter sur ce sujet les Directeurs des hôpitaux, tandis qu'eux de leur côté, ne se mirent plus en peine de profiter du soulagement qu'on avoit voulu leur procurer par-là; peut-être parce que les

jeunes gens à qui ils avoient ainsi fait apprendre le pilotage, ne trouvoient pas aisément l'occasion de servir en qualité de pilote.

Cependant la loi subsistant toujours, on voulut il y a quelques années en reprendre l'exécution ; sur quoi M. le Comte de Maurepas, ayant été consulté, ce grand Ministre, dont l'affabilité se prêtoit avec une sorte de complaisance aux besoins de ceux qui avoient recours à ses lumières, répondit par sa lettre du 14 Novembre 1734. « Que le motif de la loi avoit cessé, parce qu'il y avoit actuellement dans la marine plus de pilotes qu'il n'en falloit pour la navigation, & qu'il convenoit mieux que ceux qui apprenoient le pilotage fussent des enfans des gens de mer que des sujets tirés des hôpitaux. D'où ce sage Ministre concluait, que si l'on entreprenoit d'obliger les Directeurs des hôpitaux à l'observation de cet article, ce seroit les inquiéter pour une chose qui n'étoit plus nécessaire au bien de l'état, & à l'avantage de la navigation ; & qu'ainsi il étoit plus expédient de leur laisser la faculté d'en user comme d'une grace simplement, à l'exemple des privilèges à eux accordés, au sujet des mousses & des apprentifs charpentiers, que s'il n'en ussoient pas, il falloit croire qu'ils trouvoient à placer ailleurs les jeunes gens de leurs hôpitaux ; que par ces considérations il convenoit de les laisser dans leur usage, d'autant plutôt qu'on ne manquoit pas d'enfans de gens de mer qui s'appliquoient aux différens métiers relatifs à la navigation, & que dans la concurrence, il étoit naturel même de leur donner la préférence, soit par principe d'équité en considération du service de leurs parens, soit parce qu'on devoit les supposer plus propres à réussir dans un métier, où s'engageant par inclination & par habitude dès l'enfance, ils avoient encore le secours des instructions & des exemples de leurs peres ; au lieu que les autres jeunes gens destinés peut-être contre leur gré au pilotage, n'y pourroient faire que des progrès lents, & s'en dégoûteroient dès le premier ou le second voyage, comme il étoit arrivé plus d'une fois. »

De cette décision respectable à tous égards, il s'ensuit que la disposition de cet article, n'est plus de rigueur aujourd'hui & qu'elle ne pourroit le redevenir dans la suite, qu'autant que la disette des pilotes engageroit le Roi à renouveler l'ordre de l'exécuter, ce qui heureusement ne paroît pas à craindre.

Mais si les Directeurs des hôpitaux ne peuvent plus être contraints d'envoyer chaque année à l'école du pilotage deux ou trois jeunes gens de leurs hôpitaux, ils n'ont pas moins la faculté d'y en envoyer ce nombre, même dans les écoles où l'instruction n'est pas gratuite, en remplissant les conditions prescrites par ce même article, qui sont de fournir à chacun de ces jeunes gens, les livres & les instrumens nécessaires pour apprendre la navigation ; car quoique, aux termes de l'art. précédent le professeur d'hydrographie doive avoir dans sa classe, tous les instrumens propres de l'art, les élèves ne sont pas moins obligés d'en avoir certains en leur particulier, tels que sont l'arbalète, le compas avec le quartier de réduction, & un recueil de cartes-marines, pour faire leurs opérations séparément, & les répéter hors de la classe, d'où les instrumens ne sortent point & où ils ne servent que pour l'instruction commune à tous.

A R T I C L E V.

L Es professeurs d'hydrographie examineront avec soin *les journaux de navigation déposés au Greffe de l'Amirauté*, du lieu de leur établissement, & les corrigeront en présence des pilotes qui auront erré dans leur route.

L *Es journaux de navigation déposés au Greffe de l'Amirauté.* C'est le pilote qui est chargé de faire ce dépôt par l'article 5, titre 4 du livre suivant, & cela au retour de chacun de ses voyages de long cours, à peine de 50 livre d'amende : mais il y a long-temps que cette disposition n'est plus d'usage, comme il sera observé sur ledit article. Cela n'empêche pas néanmoins que les pilotes en général ne remettent leurs journaux aux professeurs d'hydrographie pour en faire l'examen ; au moyen de quoi l'objet du présent article se trouve rempli.

La raison pour laquelle il veut que les journaux de navigation soient examinés avec soin par les Professeurs d'hydrographie ; est pour vérifier si les pilotes n'ont point erré dans leur route, & au cas que cela soit arrivé, pour leur faire remarquer leurs erreurs & les corriger en leur présence.

Il y en a encore une autre raison, c'est pour savoir si dans le voyage, il n'a point été découvert quelque nouvelle vigie, ou autre chose digne de remarque, afin que le professeur d'hydrographie en informe le Ministre qui en fera l'usage que sa prudence lui suggérera pour la vérification du fait.

A R T I C L E V I.

N E pourront retenir plus d'un mois les journaux qui leur seront communiqués par les Greffiers, auxquels nous enjoignons de le faire sans frais, à peine d'interdiction.

L E dépôt des journaux de navigation ne se faisant plus au Greffe de l'Amirauté, les Greffiers ne sont plus par conséquent dans le cas d'en refuser la communication, ou de ne la faire que moyennant rétribution. D'un autre côté le professeur d'hydrographie, n'étant pas en termes d'exiger à la rigueur, des pilotes, la communication de leurs journaux pour en faire l'examen ; il est de son intérêt de ne pas les garder trop long-temps, lorsque les pilotes veulent bien les lui remettre en main, de peur de les dégouter par ses délais & leur faire perdre l'habitude qu'ils ont encore de soumettre leurs opérations à sa censure. Il est pourtant vrai qu'il seroit aisé d'y remédier, en remettant en vigueur le précédent article.

On conçoit au reste, la raison pour laquelle l'Ordonnance veut que les

LIV. I. TIT. VIII. du Professeur d'Hydrographie. ART. VI. 229
journaux soient rendus aux pilotes, après avoir été corrigés en leur présence. C'est que ces journaux peuvent leur être utiles pour les guider en d'autres opérations semblables qu'ils auront à faire, & qu'avec cela ils font des preuves de leur service maritime.

ARTICLE VII.

DECLARONS les professeurs d'hydrographie enseignant actuellement, exempts de guet & garde, tutele & curatele & de toutes autres charges publiques.

CE que le Commentateur a observé ici touchant les privileges que les Romains avoient accordés aux gens de mer, il l'a tiré des notes de Cleirac sur l'art. 49 de la juridiction de la marine; mais tout cela nous est indifférent, parce que nous ne reconnoissons d'exemptions ou franchises que celles qui sont fondées sur les Ordonnances, Edits & Déclarations de nos Rois.

Les gens de mer n'y ont pas été oubliés, non plus que ceux dont les fonctions sont relatives au service maritime. Et cela étoit juste en effet, eu égard à l'importance des avantages qu'ils procurent à l'Etat.

Les privileges des matelots, terme générique, qui comprend tout navigateur, l'officier comme le subalterne, seront indiqués sur le titre qui les regarde. Ceux des capitaines & soldats de la garde-côte, le seront aussi sur l'article 6, titre 5 du livre 4 ci-après.

Ici il s'agit des privileges du professeur d'hydrographie. Ils sont flatteurs & de la nature de ceux qui ont été attachés en divers temps à certaines charges de nouvelle création, dans la vue d'engager par cet attrait à les lever. Mais il y a cette différence entre les privileges anciens ou attribués par les Ordonnances, ceux dépendans des Offices créés dans les besoins pressans de l'Etat, que les premiers, toujours favorables comme justement mérités, sont perpétuels & exempts de toute variation; au lieu que les autres, comme étant à charge au public, sans aucune utilité qui en fasse la compensation, sont sujets à être supprimés dès que les besoins qui leur ont donné l'existence ont cessé. Il y en a un exemple mémorable dans l'Edit du mois d'Août 1715.

ARTICLE VIII.

LEUR faisons défenses de s'absenter de lieux de leur établissement sans congé de l'Amiral, ou des Maires & Echevins qui les gageront, à peine de privation de leurs appointemens.

IL en devoit être effectivement de l'école d'hydrographie, comme des autres écoles publiques, où l'instruction, telle qu'elle a été réglée dans le principe, ne sauroit être interrompu, sans troubler l'ordre & sans manquer l'objet que l'on s'est proposé en les établissant.

On conçoit d'ailleurs que le moindre relâchement dans ce genre tireroit à conséquence, & auroit nécessairement avec le temps, des suites fâcheuses, sur-tout dans les écoles gratuites.

Il étoit donc de la règle de défendre au professeur d'hydrographie de s'absenter du lieu de son établissement; ce qui s'entend, non-seulement durant le cours des leçons d'hydrographie, mais encore après le cours de chaque année finie; de manière que quoiqu'il ne soit point obligé d'enseigner tous les mois de l'année, il n'y a pas néanmoins de vacances pour lui à l'effet de s'absenter; & cela tant à cause de l'obligation qui lui est imposée par l'art. 5 ci-dessus d'examiner & vérifier les journaux des pilotes qui peuvent arriver de moment à autre; que parce que c'est à lui à interroger & éprouver les pilotes & capitaines qui se présentent pour être reçus à l'Amirauté, conformément à l'article premier, titre premier, & à l'article premier aussi, titre 4 du livre suivant; examen qui peut tout de même se trouver à faire en tout temps & qui, en certaines occasions ne sauroit être différé sans faire beaucoup de tort au récipiendaire.

Notre article dit, *sans congé de l'Amiral*, ce qu'il faut prendre à la lettre, si l'absence doit être un peu longue; mais s'il n'est question que d'une absence de quelques jours, les Officiers de l'Amirauté, comme représentans en cette partie M. l'Amiral, peuvent en donner la permission, en observant néanmoins les règles de la prudence; c'est-à-dire, de ne point accorder cette permission durant le cours de la classe, à moins en tout cas que le professeur d'hydrographie n'eût un suppléant à présenter, en état de le remplacer & de continuer les leçons avec fruit; & hors du cours, qu'autant qu'il n'y auroit rien d'instant qui exigeât la présence du professeur.

L'article ajoute, *ou des Maire & Echevins qui les gageront*, sur quoi il est à observer.

1°. Que quoique la particule ou préposition *ou*, soit disjonctive de sa nature; elle ne l'est pas néanmoins ici; elle est au contraire conjonctive, & copulative; de manière que la permission des Maire & Echevins ne suffiroit pas sans celle de l'Amiral ou des Officiers de l'Amirauté, & *vice versa*. La raison est que le professeur d'hydrographie dont les fonctions intéressent si fort le public, est comptable de sa conduite & aux Officiers de l'Amirauté, comme chargés de la police maritime, & aux Maire & Echevins qui le gagent, & qui par-là ont droit de veiller à ce que le service pour lequel ils payent ainsi des gages, soit fait exactement.

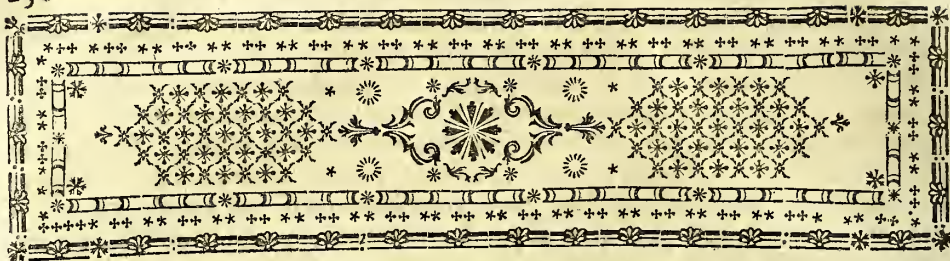
2°. Qu'il en est autrement, à l'égard des Maire & Echevins, si les appointemens du professeur d'hydrographie ne sont pas à leur charge, parce qu'alors ils n'ont plus un intérêt direct à la chose. C'est aussi ce qui résulte précisément de ces mots de notre article, *qui les gageront*. Si donc ils ne payoient pas les gages, il ne seroit plus question que de la permission de l'Amirauté.

Quant à la peine de la privation des appointemens, elle s'entend proportionnellement au temps de l'absence prise sans congé ou permission. Cependant une première absence ne seroit naturellement subir cette peine au professeur qu'autant qu'il en seroit résulté quelque inconvénient assez notable. Hors delà il en seroit quitte pour une monition; mais en cas de récidive,

non-seulement il encourreroit la peine ; mais même il pourroit être mulcté d'amende & suivant les circonstances, être révoqué.

Son remplacement alors se devoit faire de la même maniere que son institution , qui de droit appartient à M. l'Amiral , à l'exclusion des Maire & Echevins , quoiqu'ils payent les gages comme il a été observé sur l'article premier ci-dessus. A l'égard des places d'hydrographie réunies à des colleges , le sujet nommé par son supérieur pour remplacer celui qui auroit été révoqué , ne pourroit non plus être admis à l'Amirauté , qu'après qu'il auroit obtenu l'agrément de M. l'Amiral , comme il a été aussi observé dans le même endroit.





TITRE IX.

Des Consuls de la nation Françoisse dans les pays étrangers.



LES Romains n'avoient pas de Consuls de cette espece, parce qu'ils n'avoient aucun commerce réglé avec les nations étrangères qu'ils appelloient barbares; ils ne traitoient avec elles que par des légats ou envoyés. De Cormis, tom. 2, pag. 1313. Targa, pag. 380. Dans le statut de Marseille, pag. 67, il y a un chapitre *de consulibus extra Massiliam, constituendis*.

L'institution des Consuls en général a eu pour motif l'avantage, l'agrandissement, la sûreté & la police du commerce des nations les unes chez les autres.

On conçoit par-là que cette établissement n'appartient point au droit des gens, qu'il est du droit purement politique, & par conséquent qu'il dépend essentiellement des capitulations, des traités; en un mot des conventions particulières arrêtées entre les Souverains, chacun d'eux étant fondé, à empêcher tout commerce étranger dans ses Etats ou à ne le permettre qu'à certaines conditions.

Et comme le droit de commercer librement dans un pays & celui d'y nommer des Consuls, sont deux choses très-différentes à causes des privilèges attachés au Consulat; il s'ensuit que la faculté accordée à un Prince pour le négoce de ses sujets chez une nation étrangère, n'emporte nullement le pouvoir d'y établir des Consuls sans une convention particulière.

Il y a plus, & malgré la concession de la faculté de nommer des Consuls, nul ne peut en exercer les fonctions sur la nomination de son Souverain, qu'il n'en ait obtenu la permission de celui du lieu de son établissement par des lettres, qu'on appelle *exequatur*. Il faut outre cela en France que le Consul étranger prenne l'attache de M. l'Amiral, & qu'il fasse enregistrer le tout au greffe de l'Amirauté; ce que l'on fait observer sans doute, par réciprocité, à nos Consuls dans les pays étrangers. V. *infra* art. 3.

Les premiers Consuls ont été ceux du Levant & des côtes de Barbarie. Institués pour favoriser & protéger le commerce de France dans ces pays-là, les François ont été assez long-temps les seuls qui jouissoient de cette prérogative, & cependant l'établissement n'en est pas fort ancien, parce que le goût du commerce a été assez tardif en France.

Depuis

Depuis ce temps-là les Anglois, les Hollandois & quelques autres peuples ont obtenu aussi la faculté d'y commercer & d'y avoir des Consuls. Auparavant ils ne pouvoient apporter des marchandises que sous la bannière Française, & quelquefois encore depuis ont eu besoin de ce secours, suivant les circonstances, parce que nos capitulations avec le Grand-Seigneur n'ont jamais souffert ni variation ni atteinte.

Dans l'origine c'étoient les maîtres & patrons des vaisseaux qui choisissoient les Consuls. Ils les prenoient indifféremment dans le nombre des marchands établis dans chaque lieu où ils faisoient leur principal commerce, à condition par ces Consuls de les aider de leurs conseils & de leur crédit; de leur procurer la vente de leurs marchandises & l'achat de celles dont ils avoient besoin pour leur retour; de les défendre sur-tout des avanies qui pourroient leur être faites dans le pays; en un mot de les protéger en implorant pour eux l'autorité des Puissances contre toute oppression de la part, tant des étrangers que des naturels du pays, le tout moyennant une certaine rétribution.

On comprend que nommés de cette manière, ces Consuls pouvoient être révoqués ou destitués par la même voie.

Mais cela même, fit que cet ordre ne subsista pas long-temps, les Consuls pour se maintenir dans leur poste, s'étant pourvus pardevers Sa Majesté. Depuis ce temps-là le Roi a toujours nommé à ces places & en a fait expédier les commissions par le Secrétaire d'Etat.

Ce qui surprend le plus à ce sujet, c'est qu'aussi-bien avant ce temps-là que depuis, des postes aussi importans fussent confiés non-seulement à des gens de métier, mais encore le plus souvent à des étrangers. D'où il arrivoit que le commerce des François manquoit d'une protection suffisante, ou parce que ces Consuls, pris parmi le bas peuple, étoient sans aucune considération auprès des puissances, de même que sans talens pour y suppléer par la force des raisons; ou parce qu'en qualité d'étrangers, ils ne s'intéressoient que médiocrement pour la nation Française, ne se servant guere de leur pouvoir que pour commettre impunément envers les négocians & les marchands François, des exactions & des concussions.

Ces désordres qui duroient encore du temps que M. le Duc de Vendôme exerçoit la charge de Grand-Maître & Sur-Intendant de la navigation & du commerce de France, donnerent lieu à former un projet tendant à ce qu'il plût au Roi, en retirant les commissions accordées à tous les Consuls, moyennant le remboursement de la finance payée par chacun d'eux, créer en titre d'office formé, l'état & office d'Intendant & Contrôleur général des Consulats, avec pouvoir & faculté à celui qui en seroit revêtu, de rembourser tous les Consuls alors en place, & d'y substituer des Gentilshommes ou autres personnes de condition honnête, tous sujets du Roi, & d'une capacité reconnue, dont l'exercice toutefois ne dureroit que trois ou cinq ans, sans préjudice du droit de les révoquer avant ce temps, en cas de malversation, & qu'ils n'auroient d'autres droits & émolumens que ceux qui étoient autorisés alors.

Ce projet étoit accompagné d'offres de payer annuellement au trésor royal une somme de 100000 liv. à commencer un an après le nouvel établissement.

Les avantages que l'on s'en promettoit étoient.

1°. Que les Consuls étant tous François, s'intéresseroient plus particulièrement

Tom. I.

G g

ment au bien & à l'avantage du commerce de France que des étrangers.

2°. Que n'étant plus de la lie du peuple comme auparavant, ils auroient & plus de lumieres pour faire valoir les droits des commerçans, & plus de crédit pour les appuyer auprès des puissances.

3°. Que tous les actes nécessaires seroient écrits en langue François; ce qui feroit cesser les surprises & les infidélités qui étoient faites aux François, les actes étant écrits en langue étrangere.

4°. Que l'Intendant & Contrôleur-Général, veilleroit à ce que les Consuls n'exigeassent pas d'autres droits que ceux qui leur étoient légitimement acquis; bornes dans lesquelles il seroit d'autant plus facile de les contenir, que leur exercice étant limité à 3 ou 5 ans, & même pouvant finir par révocation avant ce temps-là, ils auroient intérêt de se comporter de maniere à mériter d'être continués dans leurs fonctions.

5°. Enfin que par ce nouvel arrangement, le Roi étant mieux instruit des opérations du commerce de ses sujets dans tous les pays de Consulat, seroit plus en état de remédier aux abus qui pourroient s'y glisser, & aux atteintes qui pourroient être données à la liberté de la nation.

Mais ce projet, en corrigeant certains abus, auroit nécessairement donné ouverture à d'autres peut-être encore plus grands; & c'est sans doute ce qui le fit échouer, quelque avantageux qu'il parût au premier coup d'œil.

Ce qui en résulte d'utile néanmoins, c'est que depuis ce temps-là tous nos Consuls ont été François; & s'ils n'ont pas tous été gentilshommes, parce que la naissance ne suffit pas pour faire un Consul, & que les nobles, par un misérable préjugé, dédaignent un peu trop le commerce pour s'appliquer à y puiser les connoissances sans lesquelles on ne sauroit faire valoir les droits & les intérêts des commerçans; ils ont du moins été d'un rang à faire honneur à la nation, & d'une capacité telle qu'on pouvoit le désirer pour l'avantage de son commerce.

Du reste, tant par cette Ordonnance que par des Réglemens antérieurs & postérieurs, il a été pris des précautions pour limiter leur pouvoir & en prévenir les abus.

Les privilèges des Consuls dépendent ou des traités faits entre les états respectifs, ou de l'usage auquel il n'a pas été dérogé par les traités particuliers; lequel usage dérive selon toute apparence des capitulations conclues entre nos Rois & les Empereurs Turcs.

Les principaux de ces privilèges, outre celui de juridiction sur les nationaux, dont il sera parlé ailleurs, principalement sur l'art. 12 ci-après, sont.

1°. Celui de ne payer aucunes taxes ni impôts. Art. 16 & 22, de la capitulation arrêtée entre Henry IV & le Sultan Achmet ou Amat, le 20 Mai 1604, relative aux précédentes & renouvelée par celle du 5 Juin 1673, conclue avec Louis XIV. Art. 14 & 22.

2°. De ne pouvoir être emprisonnés pour quelque cause que ce soit, sauf à demander justice contr'eux à la Porte. Art. 19 de la premiere capitulation, & 17 de la derniere. On observera ici par occasion que ce mot *la Porte*, qui est celui dont on se sert pour indiquer la Cour du Sultan ou Empereur Turc, est un terme d'abréviation, par lequel les Empereurs Turcs entendent que leur Cour est *la porte de félicité*, (Expression que l'on trouve dans l'article

43, de la capitulation du 5 Juin 1673,) autrement l'entrée d'un lieu de sûreté & de bonheur pour ceux qui y sont admis. Delà cette *sublime Porte*, & tant de titres fastueux que ces Empereurs affectent de prendre dans l'énumération de leurs qualités.

Les droits & émolumens de nos Consuls ne sont pas les mêmes par-tout; ils sont au contraire extrêmement variés, même dans les différentes Echelles du Levant. Ils ont été réglés pour ces pays-là, & pour les côtes d'Afrique, par Arrêts du Conseil des 31 Juillet & 24 Novembre 1691; 27 Janvier & 8 Septembre 1694. Pour Lisbonne par Arrêts des 24 Mai 1656, 20 Janvier 1660, & 22 Mai 1671. Ce dernier a réduit les droits à un quart pour cent au lieu de deux pour cent, qui se payoient auparavant; & pour Cadix par Ordonnance du 24 Mai 1728, article 2, 3, 4 & 5. Ailleurs ils dépendent de l'usage. La taxe ordinaire est de deux pour cent de la valeur des marchandises chargées ou déchargées, dans le lieu du Consulat. Savari Tom. Ier. liv. 5, ch. 2, pag. 705.

Ces droits ne sont dûs que sur les navires portant pavillon François, & sur les marchandises qui y sont chargées, soit pour aller, soit pour le retour; mais il y a une distinction entre les marchandises adressées aux François & celles qui le sont à des étrangers.

Au surplus par un droit nouveau, les capitaines, maîtres & patrons sont tenus du paiement des droits de Consulat en leur nom & par corps, en Espagne, à peine de 1000 liv. d'amende, sauf leur recours contre les propriétaires ou armateurs de leurs bâtimens, & contre les chargeurs des marchandises, avec lesquelles c'est à eux à prendre d'avance les précautions qu'ils jugeront convenables, pour assurer le remboursement desdits droits Consulaires. Ordonnance du 21 Juillet 1736, en explication de celle du 2 Octobre 1728, qui avoit fait défenses aux capitaines de signer les connoissemens que les droits des Consuls ne fussent payés sur peine d'en répondre.

En faveur du commerce de France dans les Etats du Grand-Seigneur, il y a diverses Ordonnances qu'il importe de connoître, entr'autres celles qui suivent.

Ordonnance du 4 Août 1688, qui en défendant aux François de prêter leurs noms pour favoriser le commerce des étrangers en Egypte, à peine de confiscation & de 3000 liv. d'amende, ordonne au Consul du Caire d'informer contre les contrevenans & de les envoyer en France, avec les informations & autres preuves, pour être leur procès extraordinairement fait par les commissaires qui seront à cet effet nommés.

Autre Ordonnance du 7 Janvier 1689, portant défenses à tous François négocians en Egypte d'y faire aucun commerce & décharger aucunes marchandises, soit pour leur compte ou celui des autres nations, sur des bâtimens étrangers & qui ne portent point pavillon de France, sur pareille peine de confiscation & de 3000 liv. d'amende: Ordonnance renouvelée par autre du 5 Avril 1713, & rendue commune pour toutes les Echelles du Levant; & l'une & l'autre renouvelées encore avec extension aux Echelles de Barbarie & aux ports d'Italie, par une dernière Ordonnance du 10 Juillet 1719.

Autres Ordonnances des 23 Avril 1692 & 29 Avril 1693, faisant aussi défenses aux François de porter dans le Levant aucunes draperies d'Angleterre

& d'Hollande , à peine de confiscation qui sera prononcée par le Consul ; dont un quart pour lui , un autre quart pour le dénonciateur ; & la moitié restante au profit de la Chambre de commerce de Marseille.

Et pour éviter toute fraude à cet égard , aussi-bien que pour soutenir la réputation des draperies de France ; autre Ordonnance du 23 Septembre 1699 , qui veut que toutes pieces d'étoffes de France qui ne seront pas marquées de la marque des Echevins & de l'Inspecteur de Marseille , soient renvoyées par les Consuls avec les Procès-verbaux qu'ils en auront dressés , auxdits Echevins , pour y être par eux statué conformément aux Réglemens.

Autres Ordonnances encore des 21 Octobre 1685 & 3 Novembre 1700 , portant défenses à tous marchands & autres François de s'embarquer pour le Levant à dessein de s'y établir , qu'après avoir été examinés & reçus par la Chambre de commerce de Marseille , qui n'en doit recevoir aucuns qui n'ayent l'âge de 25 ans.

On conçoit par-là & par différens articles de ce titre , que Marseille est le centre & l'entrepôt du commerce de France dans le Levant ; & cela est vrai aussi , tant pour les marchandises qui sont envoyées aux Echelles , que pour celles qui en viennent ; sur quoi voir l'Arrêt du Conseil du 10 Juillet 1703 , avec les Edits , Ordonnances & autres Arrêts qui y sont énoncés : mais l'auteur des questions sur le commerce des François dans le Levant , ouvrage imprimé à Marseille chez *Cara Patria* en 1755 , a pensé que ce privilège exclusif attribué à la ville de Marseille , s'opposoit au progrès de notre commerce dans ces pays-là ; ce qui lui a fait souhaiter que la liberté de faire ce commerce fût donnée à tous les autres ports du Royaume. Son vœu a enfin été rempli par Arrêt du Conseil du 15 Janvier 1759. L'auteur propose aussi quantité d'autres réformes à faire pour rendre ce commerce plus florissant. V. le Journal de Trevoux , Octobre 1755 , pag. 2362.

Une dernière Ordonnance du Roi , qu'il importe encore de connoître , est celle du 6 Juillet 1749 , par laquelle défenses sont faites à tous François , Consuls & autres , résidans dans les Echelles du Levant & de Barbarie , d'y acquérir aucuns biens fonds , parce que ces acquisitions pourroient les attacher en Turquie & éloigner leur retour dans le Royaume. Cette Ordonnance en 7 articles , se trouve dans le Journal Historique du mois de Septembre 1749 , pag. 233 & 234.

DE PAR LE ROI.

SA Majesté étant informée qu'il arrive souvent des démêlés entre les Maîtres & les matelots des vaisseaux & autres bâtimens de mer de ses Sujets qui vont dans les Pays étrangers , & qu'ils se font appeller les uns les autres par-devant les Officiers de la Justice des lieux , qui les ruine en frais , & qui n'étant point instruits des coutumes du Royaume , & des Ordonnances de Sa Majesté n'y ont aucun égard dans leurs Jugemens , & se donnent souvent la liberté de

dispenser les matelots d'achever les voyages qu'ils ont commencé avec les maîtres contre lesquels ils ont procès : ce qui porte un préjudice très-considérable au commerce de ses sujets. Et étant nécessaire d'y pourvoir : Sa Majesté a fait & fait très-expresses inhibitions & défenses à tous maîtres & matelots des Navires de ses sujets qui vont dans les pays étrangers , de se pourvoir pour raison des différends qu'ils pourront avoir entre eux dans lesdits pays , par-devant les Juges

des lieux, à peine de défobéissance : voulant qu'ils s'adressent aux Consuls de la Nation Française, qui sont établis dans lesdits Pays auxquels Elle enjoint de rendre ausdits maîtres & mate-

lots la plus prompte & la plus formaire Justice qu'il se pourra, & sans frais. Fait à Versailles le vingt-huitième jour de Février mil six cens quatre-vingt-sept. Signé, LOUIS, & plus bas Colbert.

ORDONNANCE DU ROI,

Qui en exécution de celles des 7 Janvier 1689, & 5 Avril 1713, fait défenses à tous ses Sujets résidans es Echelles du Levant, Barbarie & Ports d'Italie, de charger aucunes marchandises sur des bâtimens étrangers, & qui ne portent point le Pavillon de France.

A Paris le 10 Juillet 1719.

DE PAR LE ROI.

SA Majesté s'étant fait représenter l'Ordonnance du 7 Janvier 1689, portant défenses à tous François Négocians en Egypte, d'y faire aucun Commerce, ni d'y charger aucunes Marchandises, soit pour leur compte ou celui des autres Nations, sur les bâtimens étrangers & qui ne portent point pavillon de France, à peine de confiscation & de trois mille livres d'amende, & celle du 5 Avril 1713, qui ordonne pour les causes y contenues, que ladite Ordonnance du 7 Janvier 1689, soit commune pour toutes les Echelles du Levant, & renouvelle les mêmes défenses tant aux négocians François qui y résident, qu'à ceux résidant en Italie, sous les mêmes peines ; & étant informée que les Négocians des Echelles de Barbarie, sous prétexte que celles de ces Pays ne sont point dénommées dans lesdites Ordonnances, pourroient y contrevenir sans craindre d'être assujettis aux peines qu'elles imposent ; à quoi jugeant nécessaire de pourvoir, Sa Majesté, de l'avis de Monsieur le Duc d'Orléans son oncle Régent, a ordonné & ordonne, veut & entend, que les Ordonnances des 7 Janvier 1689, & 5 Avril 1713, soient communes, tant pour les Echelles du Levant, que celles de Barbarie & les Ports d'Italie, & qu'elles y soient exécutées selon leur forme & teneur : En conséquence elle a fait & fait très-

expreses inhibitions & défenses à tous ses Sujets résidans esdites Echelles du Levant, de Barbarie & Ports d'Italie, de charger aucunes Marchandises, soit pour leur compte, soit pour celui des autres Nations, sur les bâtimens étrangers & qui ne portent point pavillon de France, à peine de confiscation & de trois mille liv. d'amende pour chacune contravention, & de plus grande en cas de récidive. Permet néanmoins Sa Majesté à sesdits Sujets de recevoir les commissions & Marchandises des Etrangers, pourvu qu'elles leur soient adressées sur des Bâtimens François. Enjoint Sa Majesté au Sr. Marquis de Bonnac, son Ambassadeur à la Porte Ottomane, & aux Consuls, tant esdites Echelles du Levant, de Barbarie & Ports d'Italie, de faire publier & enrégistrer la présente Ordonnance, par-tout où besoin sera, de dresser des Procès-verbaux de saisie, & tous Actes nécessaires contre les contrevenans, & de les envoyer en bonne & dûe forme aux Officiers de l'Amirauté, pour procéder sur iceux, suivant la disposition de la présente Ordonnance : Mande ausdits Officiers de l'Amirauté de la faire pareillement publier & enrégistrer, & tenir la main à son exécution. Fait à Paris le dixième jour de Juillet mil sept cent dix-neuf. Signé LOUIS. Et plus bas, Fleuriau.



ORDONNANCE DU ROI,

Servant de Règlement pour le Consulat de la Nation Française à Cadix.

Du 24 Mai 1728.

DE PAR LE ROI.

SA Majesté étant informée des contestations survenues entre le Consul & les négocians François établis à Cadix, tant pour raison des droits Consulaires, & de ceux destinés pour les dépenses qui sont particulières à la nation, que sur ce qui regarde l'exercice du Consulat, & les députés de la nation; & ayant jugé à propos de faire cesser leurs différens & régler par une seule & même Ordonnance ce qui doit être par eux observé, elle a arrêté le présent Règlement, qu'elle veut être exécuté selon sa forme & teneur.

ARTICLE PREMIER.

Le Consul de France établi à Cadix continuera de percevoir des marchands, capitaines, maîtres & patrons de navires & bâtimens portant pavillon de France, le droit appelé communément d'ancrage, à raison de dix piastras & demie (y compris deux piastras destinées pour son Vice-Consul,) par chaque Navire qui charge ou décharge des marchandises dans ledit port; & cinq piastras & un quart seulement, (y compris une piastra destinée pour son Vice-Consul,) par chaque Tartane, ou autre petit bâtiment non ponté: sans qu'il puisse exiger ledit droit d'ancrage des navires & bâtimens qui n'auront chargé ni déchargé aucunes marchandises, ainsi qu'il est porté par l'article XI, du titre IX des Consuls, de l'Ordonnance de 1681.

II. Il sera payé à l'avenir pour les marchandises fines & emballées, venant sur lesdits navires & bâtimens portant pavillon de France, à la consignation des François établis à Cadix, & qui seront déchargées dans ledit port, un Real de plat par Ducat de onze Reaux du montant du fret dû pour lesdites marchandises, & deux Reaux de plate par tonneau pour les marchandises de gros volume, & non-emballées; duquel Real de plate payable pour les marchandises fines, il en appartiendra moitié

au Consul pour son droit appelé de demi-Real consulaire, & l'autre moitié appelée communément le demi-Real des Pauvres, au Corps de la nation, pour être employée en la manière qui sera ci-après ordonnée, au soulagement des pauvres François. Veut pareillement Sa Majesté que des deux Reaux par tonneau, payables pour les marchandises de gros volume & non-emballées, il en appartienne les deux tiers au Consul, & l'autre tiers au corps de la nation, pour être de même employé aux usages ci-après mentionnés.

III. Il ne sera perçu à l'avenir sur les marchandises fines & emballées venant sur lesdits navires & bâtimens portant pavillon de France, à la consignation des étrangers, & qui seront déchargées dans ledit port, que deux Reaux de plate par ducat, du montant du fret dû pour lesdites marchandises, & quatre Reaux de plate par tonneau pour celles de gros volume & non-emballées; desquelles deux Reaux de plate par ducat, & quatre Reaux par tonneau, il en appartiendra les deux tiers au Consul, & l'autre tiers au corps de la nation.

IV. Les Droits, qui se perçoivent pour les Sucres & les Cacaos venant des Isles Françaises de l'Amérique, sur les navires & bâtimens portant pavillon de France, à droiture à Cadix, pour y être déchargés, demeureront fixés à un quart de Real de plate par ducat du montant du fret dû pour lesdites marchandises, dont les deux tiers appartiendront au Consul & l'autre tiers au corps de la nation.

V. Le droit anciennement appelé de la Chapelle de Saint Louis, continuera à être payé par les marchands, capitaines, maîtres & patrons de navires & bâtimens portant pavillon de France, à raison de deux piastras par chaque navire, & d'une piastra seulement par Tartane ou autre bâtiment non ponté; & sera le produit de ce droit employé à l'entretien de la Chapelle nationale de Saint Louis, & autres dépenses qui la concernent, ainsi qu'il sera ci-après ordonné.

VI. Les marchandises venant sur des navires & bâtimens portant pavillon de France, à la consignation des François établis à Cadix, pour raison desquelles les droits tant Consulaires que nationaux, mentionnés dans les précédens articles, auront été payés, & qui, au lieu d'être déchargées dans ledit port, seront pour la commodité des acheteurs transportées sur lesdits navires & bâtimens dans les ports de Sainte Marie, San Lucar ou Seville, ne seront assujetties à aucuns Droits qu'à celui d'ancrage dû aux Vice-Consuls établis dans lesdits ports, à l'exception néanmoins des droits de la Chapelle de Saint Louis ou des pauvres, si aucuns sont perçus dans lesdits ports; Sa Majesté n'entendant rien révoquer à cet égard.

VII. Fait Sa Majesté défenses, tant audit Consul qu'au corps des négocians François établis à Cadix de percevoir sous quelque prétexte que ce soit, d'autres ni plus grands droits que ceux mentionnés dans les articles ci-dessus, à peine de concussion.

VIII. Et néanmoins, pour mettre le corps des négocians François en état d'acquitter les dettes contractées jusqu'à présent pour les affaires communes de la nation, permet Sa Majesté aux députés de ladite nation en exercice, de continuer à percevoir sur les Marchandises fines venant à la consignation des François, le demi-Real appelé national, qui se perçoit actuellement sur lesdites marchandises, pour être uniquement employé au payement desdites dettes; après lequel ledit droit demeurera supprimé.

IX. Veut pareillement Sa Majesté, pour accélérer le payement desdites dettes communes de la nation, qu'au lieu des deux Reaux par tonneau, payables pour les marchandises de gros volume venant à la consignation des François, des deux Reaux de plate par Ducat pour les Marchandises fines, & des quatre Reaux par tonneau pour celles de gros volume venant à la consignation des étrangers, ordonnés par les Articles II & III ci-dessus, les droits continuent à être perçus sur le pied qu'ils le sont actuellement, de trois Reaux par tonneau pour les marchandises de gros volume à la consignation des François, de trois Reaux par Ducat pour les Marchandises fines, & de six Reaux par tonneau pour les marchandises de gros volume venant à la consignation des étrangers, dont les deux tiers appartiendront au Consul, & l'autre tiers au corps de la nation, pour être par les députés en exercice uniquement employé en l'acquit desdites dettes; après lequel, lesdits droits demeureront réduits sur

le pied fixé par lesdits Articles II. & III. ci-dessus, & partagés entre ledit Consul & le corps de la nation, en la manière prescrite par lesdits Articles.

X. Et pour connoître les sommes de deniers actuellement dûes par le corps de la nation, ordonne Sa Majesté que dans trois mois, à compter du jour des présentes, il en sera dressé un état signé du Consul, des deux députés en exercice, & des quatre plus anciens & principaux négocians établis à Cadix, pour être envoyé par ledit Consul au Secrétaire d'Etat ayant le département de la marine.

XI. Si pour le bien général du Commerce ou des affaires communes du corps de la nation, il est nécessaire d'emprunter à l'avenir quelques sommes de deniers, ledit emprunt ne pourra être fait qu'en vertu d'une délibération prise dans une assemblée générale de la nation, qui sera à cet effet convoquée par le Consul, & dont le résultat contiendra les causes & la nécessité de l'emprunt: Et pour fournir au remboursement des sommes ainsi empruntées, il sera arrêté dans la même assemblée un Rôle de la somme pour laquelle chaque négociant faisant partie du corps de ladite nation, devra contribuer par forme de cotisation; lequel Rôle sera exécuté sur les Mandemens du Consul; sans que, sous prétexte de satisfaire à de pareils emprunts, ou à quelques dépenses extraordinaires pour le corps de la nation, il puisse être imposé, ou par le Consul ou par le corps de la nation assemblée en sa présence, aucuns droits sur les navires & bâtimens portant pavillon de France, ou sur les marchandises dont ils seront chargés, venant soit à la consignation des François ou des étrangers, sans y être autorisés par un ordre exprès de Sa Majesté.

XII. Les droits attribués au Consul seront perçus par le Receveur par lui proposé à cet effet, en la manière accoutumée; & ceux attribués au corps de la nation, soit pour être employés au soulagement des pauvres, à l'entretien de la Chapelle Saint Louis, ou aux affaires communes de la nation, seront reçus par les députés en exercice, auxquels les capitaines & patrons des navires & bâtimens François, seront tenus de remettre une copie signée d'eux de leur manifeste & déclaration, & ne pourra le Chancelier du Consulat délivrer les expéditions nécessaires ausdits capitaines & patrons, qu'en rapportant par eux le reçu des droits qui auront été payés par eux ausdits députés; lesquels reçus resteront dans la Chancellerie, pour être représentés lorsque les dé-

putés rendront compte de leur administration en quittant la députation.

XIII. Le produit de demi-Real appelé communément des pauvres, sera uniquement employé au soulagement des pauvres François valides & invalides, soit en aumônes réglées, dont à cet effet il sera fait tous les trois mois un état signé du Consul, & des deux Députés en exercice, contenant le nom & le lieu de la demeure de chacun des François que la nation assistera, soit en aumônes extraordinaires, dont il sera pareillement fait un état à mesure signé du Consul & desdits députés : Et à l'égard des pauvres malades qui seront envoyés dans les hôpitaux, les billets pour les y faire recevoir, seront signés par le Consul & par l'un des députés en exercice. Permet néanmoins Sa Majesté qu'en cas d'absence du Consul ou des deux députés, ou d'une nécessité pressante, lesdits billets soient signés seulement par l'un d'eux, en avertissant dans les vingt-quatre heures celui qui se sera trouvé absent, pour qu'il soit tenu une note exacte de l'ordre qui aura été délivré, pour être lesdits états & billets ci-dessus représentés par lesdits députés lors de la reddition de leurs comptes.

XIV. Veut pareillement Sa Majesté, que le produit du droit appelé de la Chapelle de Saint Louis, mentionné en l'Article V. ci-dessus, soit par préférence employé aux frais de l'entretien annuel de ladite Chapelle en la manière accoutumée, & aux dépenses ordinaires pour la célébration de la Fête de Saint Louis, dont il sera fait un état signé du Consul & desdits députés. L'argenterie, les pavillons, les tableaux & tous les autres ornemens destinés au service de ladite Chapelle, ou pour la célébration des fêtes nationales, resteront en dépôt dans la maison du Consul, lequel s'en chargera au pied de l'inventaire qui en sera fait, & par lui remis aux députés de la nation.

XV. Et à l'égard du produit du demi-Real national mentionné en l'Article VIII. ci-dessus, & des autres droits attribués au corps de la nation, conformément à l'Article IX. destiné à acquitter les sommes dûes jusqu'à ce jour par ladite nation, l'emploi en sera uniquement fait au remboursement desdites dettes ; & seront les députés en exercice tenus de représenter tous les trois mois dans une Assemblée générale de la nation, qui sera à cet effet convoquée par le Consul, un état signé d'eux des sommes qu'ils auront acquittées pendant ledit temps, dont il sera envoyé par le Consul une copie en forme au Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine, ce qui sera exécuté jus-

qu'au parfait paiement desdites dettes ; après lequel lesdits droits demeureront supprimés, sans qu'il puisse en être perçu d'autres au profit de la nation, que ceux qui lui sont attribués par les Articles II. & III. ci-dessus, dont le produit sera employé par les députés en exercice aux affaires communes de ladite nation, ou aux dépenses extraordinaires qu'elle sera obligée de faire, après y avoir été autorisés par des délibérations prises dans les assemblées générales de la nation.

XVI. Il sera tous les ans dans la semaine après la fête de Saint Louis, convoqué par le Consul une assemblée générale de la nation, dans laquelle six anciens négocians seront nommés pour choisir de concert avec le Consul quatre sujets capables d'être élus députés à la place de ceux qui devront alors sortir d'exercice, dont la liste sera par eux signée.

XVII. La liste des quatre sujets éligibles pour la députation, sera lue par le Consul dans une assemblée générale de la nation, qu'il convoquera à cet effet deux jours après la première, pour procéder à l'élection de deux nouveaux députés qui sera faite en écrivant le nom de chacun des quatre sujets choisis sur quatre billets séparés qui seront mis & roulés dans un vase, dont deux seront tirés par un des plus jeunes négocians de la nation, & présentés au Consul qui les ouvrira publiquement, les fera voir à l'assemblée, & si l'élection est jugée valide, il déclarera députés de la nation les deux négocians dont les noms se trouveront écrits dans les deux billets ainsi tirés au sort ; il confirmera leur élection, & leur fera à l'instant prêter serment d'exécuter les Ordonnances.

XVIII. Nul ne pourra être élu député de la nation, s'il n'est François naturel ou naturalisé, & ses Lettres de naturalité dûement enrégistrées dans la Chancellerie du Consulat de l'Ordonnance du Consul, ni en faire les fonctions s'il n'a été élu par la forme prescrite par le précédent article.

XIX. Les François naturels ou naturalisés qui auront épousé des femmes nées Espagnoles sans la permission du Roi, ne pourront être élus députés de la nation.

XX. Le temps des députés en exercice étant expiré, & leurs successeurs élus dans la forme prescrite par l'Article XVII. ci-dessus, les anciens députés seront tenus quinzaine après de présenter au Consul le compte de l'administration qu'ils auront eu des deniers & affaires communes de la nation, avec les pièces justificatives de leur recette & dépense ; lequel compte, après avoir été par eux affirmé véritable devant ledit Consul, sera par lui examiné en y appel-

lant

lant les nouveaux députés en exercice, & fix anciens négocians du corps de la nation, pour l'apostiller & arrêter; lequel arrêté fera, pour la décharge des rendans, signé par le Consul & par ceux qui auront avec lui examiné ledit compte.

XXI. Les deniers dont les députés sortis d'exercice se trouveront redevables envers la nation après l'appurement de leur compte seront par eux remis en présence du Consul & des deux nouveaux députés en exercice, dans un coffre déposé dans la Chancellerie du Consulat, fermant à deux clefs, dont l'une restera entre les mains du Consul, & l'autre en celles du premier député en exercice; à quoi faire lesdits anciens députés seront contraints par Ordonnance du Consul, comme pour les propres affaires de Sa Majesté.

XXII. Si par l'arrêté du compte rendu par les anciens députés ils se trouvoient en avance, il sera aussi-tôt pourvu à leur remboursement par un mandement signé par le Consul & par les deux députés en exercice, sur les fonds appartenans au corps de la nation, qui se trouveront dans le coffre déposé dans la Chancellerie: & au cas que lesdits fonds ne fussent pas suffisans, il y sera pourvu dans une assemblée de la nation, qui sera à cet effet incessamment convoquée par le Consul.

XXIII. Les députés en exercice seront chargés comme Procureurs généraux de la nation, de proposer dans les assemblées, & de représenter au Consul ce qu'ils estimeront convenable tant pour le bien général du commerce & du corps de la nation, que pour la conservation de ses privilèges, & de l'accompagner dans les fonctions publiques & particulières du Consulat, lorsqu'il les en requerra.

XXIV. Les assemblées générales & particulières de la nation ne pourront être convoquées ni tenues que par le Consul qui y présidera; & en cas d'absence ou de maladie du Consul, lesdites assemblées seront tenues dans la maison Consulaire par le premier des deux députés en exercice, sur une permission expresse du Consul, dont sera fait mention dans le Procès-verbal de ladite assemblée.

XXV. Il sera tenu tous les trois mois une assemblée générale de la nation, pour y traiter des affaires qui intéresseront le commerce ou le corps national, & plus souvent s'il est ainsi jugé nécessaire par le Consul, ou s'il en est requis par les députés en exercice au nom de la nation.

XXVI. Tous les négocians, marchands &

autres François qui ont droit d'assister auxdites assemblées, y seront soigneusement appelés par le Consul; & faute par eux de s'y trouver à l'heure marquée sans excuse légitime, ils seront déferés par le Consul à l'assemblée, & condamnés en cinquante livres d'amende chacun, laquelle sera payée sans déport par les contrevenans, & remise entre les mains des députés en exercice, pour être par eux employée aux besoins des pauvres François, ainsi qu'il est porté par l'Ordonnance du 26 Décembre 1708.

XXVII. Tout François naturel ou naturalisé qui aura refusé d'exécuter les Ordonnances, ou de se soumettre aux ordres du Roi qui lui auront été notifiés par le Consul, sera par lui déferé à l'assemblée de la nation, & déclaré exclus du corps national, sans qu'il puisse y rentrer dans la suite que par un ordre exprès de Sa Majesté.

XXVIII. Il sera tenu par le Chancelier du Consulat un Registre en forme, coté & paraphé par le premier & dernier feuillet par le Consul & les deux députés de la nation en exercice, sur lequel seront écrites les délibérations prises dans les assemblées: Et sera le Procès-verbal de chaque assemblée rédigé sur le champ par le Chancelier, & signé avant la séparation de ladite assemblée, tant par le Consul que par ceux qui y auront assisté.

XXIX. Le Chancelier délivrera aux députés en exercice, toutes les fois qu'il en sera requis, des copies des délibérations prises dans les assemblées, de lui certifiées, & légalisées par le Consul en la manière ordinaire.

XXX. Les délibérations prises dans les assemblées générales de la nation, seront valables & exécutés sur les Mandemens du Consul, lorsqu'elles auront été souscrites par les deux tiers de ceux qui y auront assisté; sans que ceux qui auront refusé d'y consentir, puissent être dispensés de s'y soumettre sous quelque prétexte que ce soit.

XXXI. Tous François, négocians, passagers, capitaines, maîtres, patrons & matelots de navires & bâtimens François qui se trouveront dans les ports, rades ou villes dépendant du Consulat de Cadix, ne pourront se pourvoir pour raison des différens & contestations & procès qui surviendront entr'eux, pardevant aucun autre Juge que le Consul; lesquels seront par lui jugés en la forme prescrite par l'Ordonnance de 1681. Ne pourront pareillement lesdits François passer entr'eux aucuns Actes pardevant les notaires publics desdits lieux, mais seulement pardevant le Chancelier du Consulat, à peine de

nullité desdits Actes : Et fera tenu le Chancelier de recevoir lesdits actes & contrats, de collationner & certifier toutes les pieces & Actes qui lui seront présentés, tant par lesdits députés en exercice, que par lesdits François, négocians, passagers, capitaines, maîtres, patrons & mazelots, & de leur en délivrer des expéditions en bonne forme.

XXXII. Les Actes passés par les François, ou autres dans l'étendue du Département de Cadix, ne pourront faire foi dans le Royaume, s'ils ne sont légalisés par le Consul, ainsi qu'il est prescrit par l'Ordonnance de 1681.

XXXIII. Ordonne Sa Majesté, que dans trois mois, à compter du jour des présentes, il sera par le Consul, de l'avis des deux députés en exercice & de quatre des plus anciens & principaux négocians du corps de la nation, dressé un tarif des droits des Actes & expéditions de la Chancellerie du Consulat, lequel sera signé par le

Consul, lesdits deux députés & quatre anciens négocians; & le tableau en sera exposé au lieu le plus apparent de la Chancellerie, dont il sera envoyé par le Consul une expédition en forme au Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine.

XXXIV. Ordonne au surplus Sa Majesté, que les articles du titre IX. de l'Ordonnance de la Marine de 1681, concernant les Consuls de la nation Française, & celle du 4 Janvier 1713, qui regarde la Jurisdiction Consulaire, seront exécutés selon leur forme & teneur, & ce qui n'y est pas dérogé par ces présentes, qui seront publiées & enregistrées dans la Chancellerie du Consulat, & à l'exécution desquelles Sa Majesté enjoint au Consul de tenir exactement la main. FAIT à Versailles le vingt-quatre Mai mil sept cent vingt-huit. Signé LOUIS. Et plus bas, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Portant que les Droits Consulaires & Nationaux, dus sur les Marchandises chargées sur les Bâtimens François destinés pour Cadix, seront payés à bord sur le pied fixé par l'Ordonnance de Sa Majesté, du 24 Mai dernier, servant de Règlement pour le Consulat de France à Cadix.

Du 2 Octobre 1728.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ s'étant fait représenter son Ordonnance du vingt-quatre Mai dernier, par laquelle, en réglant les contestations survenues entre le Consul de France, & les négocians François, établis à Cadix, elle auroit jugé à propos de fixer les droits Consulaires, & ceux destinés pour les dépenses particulières de la nation, qui doivent être perçus, tant sur les navires & bâtimens portant pavillon François, à leur arrivée dans le port de Cadix, que sur les Marchandises dont ils seroient chargés, soit à la consignation des François qui y sont établis, soit à celle des étrangers; & étant informée que les contestations qui pourroient naître à l'occasion du paiement de ces droits, en retardant l'expédition des navires, & le débarquement des marchandises à leur arrivée dans ledit port, causeroient un préjudice considérable au commerce s'il n'y étoit pourvu; SA MAJESTÉ a ordonné & ordonne que ladite

Ordonnance du 24 Mai dernier sera exécutée selon sa forme & teneur; & en conséquence, a fait & fait très-expresses inhibitions & défenses à tous capitaines, maîtres & patrons de navires & bâtimens François, de signer à l'avenir aucuns connoissemens pour les marchandises chargées sur leurs navires & bâtimens destinées pour Cadix, que sous la condition expresse que les droits Consulaires & nationaux, dus sur lesdites marchandises, seront payés & acquittés sur leur bord, sur le pied fixé par ladite Ordonnance; à peine par les capitaines, maîtres & patrons desdits navires & bâtimens, même par ceux qui y auront chargé lesdites marchandises, de répondre en leur propre & privé nom de la valeur desdits droits, sans que sous quelque prétexte que ce soit, ils puissent en être dispensés ni déchargés. Veut en outre Sa Majesté, que lors du départ desdits navires & bâtimens, tant des Ports du Royaume, que

de ceux des pays étrangers où ils chargeront pour Cadix, les expéditions ne puissent être délivrées ausdits capitaines, maîtres & patrons, qu'en représentant par eux leurs connoissemens, signés en la forme prescrite par la présente Ordonnance. Mande & ordonne Sa Majesté à Monseigneur le Comte de Toulouse, Amiral de France, aux Intendants, Commissaires généraux, Commissaires de la Marine & des

Classes, aux Consuls de la nation François, établis dans les pays étrangers, & autres Officiers qu'il appartiendra, de tenir la main, chacun en droit soi, à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera lue, publiée & enregistrée par-tout où besoin sera. FAIT à Fontainebleau, le deux Octobre mil sept cent vingt-huit. *Signé, LOUIS. Et plus bas, PHELYPEAUX.*

ORDONNANCE DU ROI,

Portant que les capitaines, maîtres & patrons des bâtimens François seront tenus à l'avenir de payer les droits consulaires & nationaux, aux Consuls de France, établis dans les ports d'Espagne.

Du 21 Juillet 1736.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée des difficultés que les Consuls de France, dans les ports d'Espagne, trouvent depuis quelque temps dans la perception des droits qui leurs sont attribués par les différens Réglemens & Ordonnances rendus à cet égard; & Sa Majesté voulant prévenir & faire cesser toutes contestations à ce sujet, Elle a ordonné & ordonne qu'à l'avenir tous capitaines, maîtres & patrons de navires & bâtimens portant pavillon de France, qui chargeront dans les ports du Royaume, dans ceux des colonies Françoises de l'Amérique, ou de quelque port étranger que ce soit, des marchandises pour le compte & à la consignation, tant des négocians François, que des étrangers, de quelque nation qu'ils puissent être, seront tenus d'acquitter & de payer au Consul de France, résidant dans le port où ils déchargeront lesdites marchandises, les droits Consulaires & nationaux, fixés par les Réglemens & tarifs qui leur seront représentés par le Consul, & qu'il a toujours été d'usage de payer, tant sur le corps des bâtimens François, que sur les marchandises qu'ils transporteront

dans lesdits ports; à peine d'y être contraints par corps, & de mille livres d'amende, sans que ladite peine puisse être réputée comminatoire. Et pour justifier à leur retour en France, du paiement desdits droits, seront tenus lesdits capitaines, maîtres & patrons d'en retirer une quittance signée du Consul: voulant & ordonnant Sa Majesté, qu'ils répondent en leur propre & privé nom, des droits qui n'auroient pas été payés aux Consuls, sauf le recours desdits capitaines, maîtres & patrons, contre les propriétaires & armateurs desdits bâtimens, & les chargeurs desdites marchandises, avec lesquels ils pourront prendre d'avance telles précautions qu'ils jugeront convenables, pour s'assurer du remboursement desdits droits Consulaires & nationaux. Mande & ordonne Sa Majesté à Monfr. le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera lue, publiée & enregistrée par-tout où besoin sera. FAIT à Compiègne, le vingt-un Juillet mil sept cent trente-six. *Signé, LOUIS. Et plus bas, PHELYPEAUX.*



ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT

D U R O I,

Portant décision sur l'exportation & importation du commerce du Levant.

Du 15 Janvier 1759.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

SUR le compte rendu au Roi, étant en son Conseil, des différens qui se seroient élevés entre les Syndics & Négocians de la Province du Languedoc, la Chambre du Commerce de Marseille, & les Négocians de la même Ville, au sujet du droit que les Négocians du Languedoc auroient prétendu avoir de charger & d'expédier de leurs ports directement au Levant, leurs navires avec toutes les marchandises, & même les draps fabriqués en Languedoc, dont ils jugeroient à propos de composer leurs cargaisons, comme aussi d'en recevoir directement les retours, sans qu'ils puissent être tenus, dans aucuns cas, de faire passer leurs envois ou leurs retours à Marseille : Et Sa Majesté étant aussi informée que les Négocians de plusieurs autres ports du Royaume, notamment ceux de Rouen & des Etats de Bretagne, auroient pris part à cette contestation, & en adhérant à la prétention des Négocians du Languedoc, auroient soutenu que ceux de leurs ports respectifs devoient jouir de la même liberté pour l'exploitation du commerce du Levant, soit d'entrée, soit de sortie : Sur quoi Sa Majesté jugeant nécessaire d'expliquer ses intentions. Vu les mémoires respectivement fournis, & les titres joints auxdits mémoires, notamment l'Edit de 1669, pour la franchise de Marseille, les Arrêts de 1703, 1706 & 1750, concernant le droit de vingt pour cent, les Arrêts des 18 Mars & 14 Octobre 1721, & autre de 1723, rendus sur le commerce du Levant par le port de Cette : Vu pareillement les avis des Chambres de Commerce des différentes Ville du Royaume, ensemble celui des députés au Bureau du Commerce. Oui le rapport, & tout considéré ; le Roi étant en son Conseil a ordonné & ordonne que les Négocians du Languedoc & des autres Provinces & Ports du Royaume, pourront, comme ils ont toujours eu droit de le faire, envoyer leurs

navires & marchandises directement dans les Echelles du Levant ; & en conséquence pourront les Négocians de Languedoc, comme ils ont toujours pu par le passé, expédier directement du port de Cette, à la destination des Echelles du Levant, les draps propres pour ce commerce ; à la charge toutes fois, conformément à l'Arrêt du Conseil du 18 Mars 1721, que lesdits draps seront préalablement conduits en la Ville de Montpellier, & déposés dans le Bureau établi par l'Arrêt du 6 Mai 1714, pour être les qualités, matières, apprêts, longueurs & teintures, vues, visitées & examinées par l'Inspecteur & les Négocians à ce préposés ; & après ladite visite, s'ils sont reconnus avoir été fabriqués, teints & apprêtés en conformité des Réglemens, les balles & ballots seront plombées par l'Inspecteur & les Négocians, qui en délivreront leur certificat. Fait défenses Sa Majesté à tous Marchands, Négocians & autres personnes, de faire partir dudit port de Cette aucuns desdits draps, à peine de confiscation & de quinze cens livres d'amende, s'ils n'ont été visités plombés & accompagnés du certificat dans la forme ci-dessus, lequel certificat sera visé par les Receveurs, Contrôleurs & Commis de ses Fermes, établis dans ledit port de Cette : Fait pareillement Sa Majesté défenses, sous les mêmes peines, à tous capitaines & autres maîtres desdits bâtimens, d'y recevoir aucuns desdits draps, qu'ils n'ayent été visités & plombés en ladite Ville de Montpellier, & le certificat ne leur en soit délivré, pour être par eux représenté aux Consuls des Echelles du Levant, où lesdits draps seront débarqués. Et quant à ce qui concerne la liberté des retours, Sa Majesté se réserve de prendre de plus amples éclaircissements, soit par rapport aux avantages & aux inconvéniens qui en peuvent résulter pour le commerce, soit par rapport aux précautions

à prendre pour la santé ; & cependant , par provision , ordonne qu'à cet égard il en sera usé comme par le passé. FAIT au Conseil d'Etat

du Roi, Sa Majesté y étant , tenu à Versailles le quinze Janvier mil sept cent cinquante-neuf. Signé, BERRYER.

ARTICLE PREMIER.

AUCUN ne pourra se dire Consul de la nation Françoisse dans les pays étrangers, *sans avoir commission de Nous*, qui ne sera accordée qu'à ceux qui auront *l'âge de trente ans*.

SANS avoir commission de Nous. Cela étoit déjà usité long-temps avant cette Ordonnance, par abrogation de l'ancien usage, suivant lequel c'étoient les maîtres & patrons de vaisseaux qui choisissoient les Consuls dans le Levant, comme il a été observé. Rien n'étoit plus mal établi, en égard sur-tout au pouvoir que les Consuls ont eu de tout temps. Il n'appartient naturellement qu'au Roi ou à ceux à qui il a communiqué son autorité de conférer de tels emplois.

L'âge de trente ans. La raison de la loi se fait sentir d'elle-même, dès que l'on considère qu'un Consul est le chef, le conseil & le protecteur de sa nation dans le lieu de son établissement. Un poste de cette conséquence ne peut donc convenir qu'à une personne d'un âge mûr & d'une prudence éprouvée; il n'est pas étonnant au reste que pour le remplir on exige 30 ans, puisqu'on ne veut pas que des gens au-dessous de 25 ans puissent aller s'établir dans le Levant, suivant les preuves qui viennent d'en être rapportées.

ARTICLE II.

LE Consulat venant à vaquer, le plus ancien des députés de la nation qui se trouvera en exercice, fera la fonction de Consul jusqu'à ce qu'il y ait été par nous pourvu.

Les fonctions de Consulat étant d'une continuité nécessaire, la mort du Consul ne doit pas y apporter la moindre interruption : c'est pour cela que notre article veut, qu'arrivant la vacance du Consulat, le plus ancien des députés en exercice en fasse les fonctions, jusqu'à ce que le Roi y ait pourvu en nommant un autre Consul, & que le nouveau Consul ait rempli les formalités requises pour être reconnu tel.

Il n'y a que deux députés de la nation; l'élection s'en fait tous les ans dans la semaine après la fête de St. Louis. A cet effet le Consul convoque une assemblée générale de la nation, dans laquelle six anciens négocians sont nommés pour choisir de concert avec le Consul quatre sujets capables d'être élus députés à la place de ceux qui doivent sortir d'exercice.

La liste de ces 4 sujets éligibles étant faite & signée, le Consul en fait la

lecture dans une autre assemblée générale convoquée deux jours après la première. Là on écrit le nom de chacun des quatre sujets, sur quatre billets séparés qui sont roulés & mis dans un vase, deux desquels billets sont tirés par un des plus jeunes négocians de la nation, & présentés au Consul, qui les ouvre publiquement, les fait voir à l'assemblée, & déclare députés de la nation les deux négocians dont les noms se trouvent écrits dans les deux billets, ainsi tirés au sort; il confirme en même-temps leur élection & leur fait prêter serment d'exécuter les ordonnances. C'est la disposition des articles 16 & 17 de l'Ordonnance du 24 Mai 1728, qui quoique faite directement pour le Consulat de Cadix, ne m'en paroît pas moins une loi générale pour tous les autres Consuls. Ce qui surprend seulement en ceci, c'est qu'on exige tout ce cérémonial, pour une élection qui vraisemblablement n'est que l'ouvrage du Consul.

Ce qui ne dépend pas de lui néanmoins, c'est de faire élire pour député quelqu'un qui ne soit pas naturel François ou naturalisé par Lettres duement enregistrées dans la Chancellerie du Consulat. Il ne peut pas non plus faire élire quelqu'un qui auroit épousé une femme du pays sans la permission du Roi, art. 18 & 19 de la même Ordonnance.

Il n'est rien dit de l'élection des sujets propres à remplir le Consulat, parce que le Roi s'en est réservé l'entière nomination; mais on comprend que Sa Majesté règle son choix à ce sujet sur la recommandation de son Ambassadeur, qui ne l'accorde naturellement qu'à quelqu'un qui soit agréable à la nation & qui ait été élu député.

ARTICLE III.

CELUI qui aura obtenu nos Lettres de Consul dans les Villes & Places de commerce des états du Grand-Seigneur, appellées Echelles du Levant, & autres lieux de la Méditerranée, en fera faire la publication en l'assemblée des marchands du lieu de son établissement & l'enregistrement en la Chancellerie du Consulat; & aux Greffes, tant de l'Amirauté que de la Chambre du Commerce de Marseille, & prêter le serment suivant l'adresse portée par ses provisions.

ICi il faut distinguer les Consuls des Echelles du Levant & des autres états du Grand-Seigneur, d'avec ceux des pays soumis à d'autres Souverains. Par rapport aux premiers, il suffit à l'égard des François que le Consul ait fait enregistrer sa commission aux Greffes, tant de l'Amirauté que de la Chambre du Commerce de Marseille, avec prestation de serment, suivant l'adresse portée par ses provisions; & qu'ensuite après en avoir fait la publication dans une assemblée générale des Marchands du lieu de son établissement, il l'ait fait enregistrer en la Chancellerie du Consulat, pour devoir être reconnu Consul par tous les François, avec plein pouvoir d'en exercer les fonctions sur eux. Mais en ce qui concerne le Gouverneur & autres Officiers du lieu, il est de

la règle qu'il leur notifie sa dignité, de même qu'à l'Ambassadeur de France à la Porte, avec lequel il doit entretenir des relations pour l'informer de tout ce qui intéressera le bien du commerce.

Pour ce qui est des Consulats des autres pays, tels que ceux d'Espagne, de Portugal & autres Etats de l'Europe; outre la publication de la commission du Consul dans une assemblée générale de la nation, & son enregistrement en la Chancellerie du Consulat, il faut des lettres d'exécuteur de la part du Souverain du pays & l'attache de l'Amiral; & qu'ensuite le tout soit enregistré au Greffe de l'Amirauté du lieu, puisque nous en usons de même en France à l'égard des Consuls étrangers & que la réciprocité doit être entière. C'est aussi ce qui se pratique ailleurs. *Casu regis disc.* 175, n. 33. dit à ce sujet, *Nullam possunt exercere jurisdictionem nisi accedat consensus principis illius loci in quo ipsi residere debent.* Idem Targa. pag. 396 & de Commis t. 2, pag. 1315.

ARTICLE IV.

ENJOIGNONS aux Consuls d'appeller aux assemblées qu'ils convoqueront pour les affaires générales du commerce & de la nation, tous les marchands, capitaines & patrons François étant sur les lieux, lesquels seront obligés d'y assister, à peine d'amende arbitraire, applicable au rachat des Captifs.

S'IL étoit libre aux Consuls de n'appeller aux assemblées convoquées pour délibérer sur les affaires générales du commerce & de la nation, que ceux qu'ils jugeroient à propos; il est évident qu'ils se rendroient les maîtres des délibérations, & que par-là ils s'arrogeroient un pouvoir despotique. Pour remédier à un abus aussi pernicieux, il lui est enjoint par cet article d'appeller aux délibérations tous ceux qui ont droit d'y assister, sans en excepter les capitaines, maîtres & patrons François qui se trouveront sur les lieux, sans quoi les délibérations seront nulles, & les Consuls seront coupables de prévarication.

D'un autre côté il est enjoint à tous ceux qui sont convoqués d'assister à l'assemblée pour y donner leur avis, s'ils n'ont une excuse légitime, à peine d'amende arbitraire applicable au rachat des captifs, dit notre article. Mais par l'Ordonnance du 26 Décembre 1708, renouvelée par l'article 26 de celle du 24 Mai 1728; l'amende est fixée à 50 livres, qui doit être employée aux besoins des François pauvres.

Cependant cela peut n'avoir rien changé à notre article, par rapport aux Echelles du Levant; & ce qui le feroit penser de la sorte, c'est l'Ordonnance du 12 Avril 1702, qui applique tout de même au rachat des captifs, les amendes auxquelles seront condamnés par les Consuls, ceux qui refusent de comparaître sur les assignations qui leur seront données pour déposer & rendre témoignage des faits sur lesquels ils doivent être interrogés pour la découverte des crimes. L'amende du premier défaut est de 20 livres, & en cas de contumace, elle peut aller jusqu'à 100 livres, le provenu desquelles amendes doit être remis à la chambre de commerce de Marseille.

A R T I C L E V.

L Es artisans établis dans les Echelles , ni les matelots ne seront admis aux assemblées.

D Es artisans & des matelots ne sont pas propres à opiner , ils ne pourroient qu'apporter du trouble & de la confusion dans les assemblées.

L'article 26 de l'Ordonnance du 24 Mai 1728 , fait illusion à celui-ci , en prescrivant au Consul d'appeler soigneusement aux assemblées tous les François *qui ont droit d'y assister.*

A R T I C L E V I.

L Es résolutions de la nation seront signées de ceux qui y auront assisté & exécutées sur les mandemens des Consuls.

I L est de la regle que ceux qui assistent à une délibération , la signent lorsqu'elle a passé à la pluralité requise des voix ; & ceux qui ont opiné différemment , ne peuvent en justice réglée refuser de signer. Cela est d'Ordonnance ; quoiqu'il s'agisse d'un jugement de mort. Ordonnance de 1670 , tit. 25 , art. 14. Dans la matiere dont il s'agit ici , l'obligation de signer de la part de ceux qui ne sont pas du même avis , n'est que de police ou de bienfaisance , sans contrainte ; mais la déclaration n'en aura pas moins son effet contre les dissidens si elle est signée par les deux tiers de ceux qui ont assisté à l'assemblée. Alors elle est pleinement exécutoire sur les mandemens du Consul , & ceux qui ont refusé d'y consentir ne peuvent être dispensés de s'y soumettre , sous quelque prétexte que ce soit , ajoute l'art. 30 de l'Ordonnance déjà citée du 24 Mai 1728.

Au reste la signature de la part des deux tiers des assistans n'est suffisante qu'autant que tous les vocaux auront été duement appelés ; & d'un autre côté elle est nécessaire pour constater une prepondérance de voix , que sans cela le Consul pourroit supposer par abus de son autorité.

A R T I C L E V I I.

L Es Députés de la Nation seront tenus après leur temps expiré , de rendre compte au Consul du maniement qu'ils auront eu des deniers & affaires communes , en présence des Députés nouvellement élus & des plus anciens négocians.

A I N S I les deux Députés sont les trésoriers des deniers de la Nation ; & c'est ce que décide nettement l'art. 12 de la même Ordonnance du 24 Mai 1728.

Il faut

Il faut donc qu'ils en rendent compte de la manière prescrite par cet article, auquel est conforme le 20 de ladite Ordonnance de 1728. Il ajoute à la vérité, qu'à l'examen & à l'arrêté de ce compte six des anciens négocians seront appelés avec les nouveaux députés; mais cela ne fait pas loi pour les Echelles du Levant, par argument de la Déclaration du Roi du 25 Mai 1722, qui sera rapportée sur l'article 13 ci-après.

Le trésor de la Nation est dans un coffre déposé dans la Chancellerie du Consulat. Ce coffre est fermé à deux clefs, dont l'une reste entre les mains du Consul & l'autre en celle du premier député. C'est-là que les députés sortant d'exercice doivent remettre le débet de leur compte; à quoi ils peuvent être contrains par ordonnance du Consul, comme pour les propres affaires de Sa Majesté.

Si au contraire ils se trouvent en avance par l'arrêté de leur compte, il doit aussi-tôt être pourvu à leur remboursement par un mandement du Consul & des deux nouveaux Députés sur les fonds de la Nation étant dans le coffre déposé à la Chancellerie: & si les fonds ne sont pas suffisans, il y sera suppléé dans une assemblée de la Nation qui sera à cet effet incessamment convoquée par le Consul. Tout cela est ainsi décidé par les articles 21 & 22 de ladite Ordonnance de 1728.

Aux termes de l'art. 23, les députés en exercice, comme procureurs généraux de la Nation, ont droit de proposer dans les assemblées & de représenter au Consul ce qui leur paroît convenable, tant pour le bien général du commerce & du corps de la Nation, que pour la conservation de ses privilèges; & ils doivent l'accompagner dans les fonctions publiques & particulières du Consulat, lorsqu'il les en requerra.

Du reste, quoique de droit il n'appartienne qu'au Consul de convoquer les assemblées générales ou particulières, & d'y présider; en cas d'absence ou de maladie de sa part, les assemblées peuvent être tenues par le premier des deux députés, moyennant que ce soit dans la maison consulaire, & sur une permission expresse du Consul, dont sera fait mention dans le procès-verbal de l'assemblée. Article 24 de la même Ordonnance, qui sur-tout ceci doit servir de loi générale.

Le droit des Députés ne se borne pas là encore, & suivant l'article 25 ils sont fondés à réquerir le Consul, au nom de la nation, & de convoquer les assemblées extraordinaires qu'ils jugeront convenables pour l'intérêt commun.

ARTICLE VIII.

LE Consul enverra de trois mois en trois mois au Lieutenant de l'Amirauté & aux Députés du Commerce de Marseille, copie des délibérations prises dans les assemblées, & des comptes rendus par les Députés de la nation, pour être communiqués aux Echevins, & par eux & les Députés, du Commerce débattus si besoin est.

CEci ne regarde que les Consuls des Echelles du Levant & des côtes d'Afrique. Dans les autres Consuls, c'est au Ministre de la Marine qu'il faut communiquer toutes les délibérations qui regarde le commerce & l'in-

térêt général de la nation. Article 10, 15 & 33 de l'Ordonnance du 24 Mai 1728.

A l'égard des comptes rendus par les Députés sortis d'exercice, c'est au Consul à les examiner & à les arrêter conjointement avec les nouveaux Députés, & avec six anciens négocians du corps de la nation. Article 20 de la même Ordonnance.

ARTICLE IX.

L Es Consuls tiendront bon & fidele mémoire des affaires importantes de leur Consulat & l'envoyeront tous les ans au Secrétaire d'Etat, ayant le département de la Marine.

C ELA est pour tous les Consulats.

ARTICLE X.

F A I S O N S défenses aux Consuls, d'emprunter au nom de la nation, aucunes sommes de deniers, des Turcs, Maures, Juifs, ou autres, sous quelque prétexte que ce puisse être, & même de cotiser ceux de la nation, si ce n'est par délibération commune qui en contiendra les causes & la nécessité, à peine de payer en leur nom.

C Es défenses ont été renouvelées par l'article 11 de l'Ordonnance du 24 Mai 1728 : du reste pour la contribution des marchandises Françoises aux avaries, ou pour le payement des dettes & autres charges de la nation, voir l'Ordonnance du 25 Décembre 1685, & l'Arrêt du Conseil du 6 Octobre 1698.

ARTICLE XI.

L E U R défendons en outre, à peine de concussion, de lever *plus grands droits*, que ceux qui leur seront attribués, & d'en exiger aucun des maîtres & patrons de navires, qui mouilleront dans les ports & rades de leur établissement, sans y charger ni décharger aucunes marchandises.

P *Lus grands droits*, on trouve aussi le renouvellement de ces justes défenses dans les articles 1 & 7 de l'Ordonnance du 24 Mai 1728; & cela sous quelque prétexte que ce soit; comme pour avoir rendu des services ex-

traordinaires aux capitaines, &c. Sentence de l'Amirauté de Marseille du 11 Février 1749 au rapport de Mr. Emerigon, en faveur des sieurs Chamai Moutse, freres, contre le Sr. Nieulon, Consul François à Majorque. Les raisons ou les motifs ne manqueroient pas en effet dans ces occasions, s'il falloit entrer dans cet examen.

La raison pour laquelle les maîtres & patrons de navires qui ne font que mouiller dans les ports & rades, sans y décharger ni charger aucunes marchandises, ne doivent aucuns droit de Consulat, c'est qu'alors ne profitant pas du commerce de la nation dans le lieu, il ne seroit pas naturel qu'ils en partageassent les charges.

L'Arrêt du Conseil dont parle le Commentateur du 31 Juillet 1691, portant suppression des droits attribués aux Consuls, pour y substituer des appointemens, non-seulement n'étoit pas général; mais encore n'a eu qu'un effet momentané, comme il résulte des Arrêts subséquens, indiqués sur l'art. premier ci-dessus. Mais je crois qu'il subsiste toujours quant aux défenses qui y ont été faites aux Consuls du Levant d'y faire aucun commerce par eux-mêmes ou par leurs Officiers & domestiques directement ni indirectement, à peine de privation de leurs Consulats & de 3000 livres d'amende.

ARTICLE XII.

ET quant à la juridiction tant en matiere civile que criminelle, les Consuls se conformeront à l'usage & aux capitulations faites avec les Souverains des lieux de leur établissement.

LE Consul en qualité de chef de la Nation dans le lieu de son établissement, n'a pas seulement la présidence dans les assemblées de la nation, le droit de faire exécuter les délibérations qui y ont été prises, la direction générale des affaires concernant le commerce, le bien & l'avantage du corps de la nation; il a encore aux termes de cet article, toute juridiction tant en matiere civile que criminelle, sur tous ceux qui sont soumis à son Consulat, ce qui emporte en même temps & nécessairement, l'exercice plein de la police & de la discipline sur eux.

Par rapport à ce droit de juridiction, on peut le distinguer de ce qu'il est en lui même, d'avec ce qu'il peut être, l'exercice extérieur y étant joint.

Considéré en lui-même, abstraction faite de tout exercice extérieur, il n'en est pas moins réel, plein & entier, à l'effet d'obliger les nationaux de reconnoître la juridiction du Consul & de se soumettre à ses décisions sauf l'appel, sans pouvoir réclamer la justice du pays; parce qu'ils doivent obéir à leur Souverain qui leur a donné pour Juge leur Consul, avec défenses d'en reconnoître d'autres.

Il arrivera alors que le Consul ne pourra pas faire mettre ses Ordonnances à exécution contre les réfractaires, parce qu'il n'aura pas le pouvoir coactif; mais ces réfractaires, n'en seront pas moins liés & par conséquent coupables.

bles de désobéissance. Ils le feront encore plus, s'ils ont recours à une puissance étrangère contre les défenses du Souverain.

Si à ce même droit de juridiction se trouve réuni, l'exercice extérieur, il aura alors toute son activité & la voye de la contrainte suppléera au défaut de soumission. Mais cet exercice extérieur en portant contrainte, dépend uniquement de l'usage & des capitulations faites avec le Souverain du lieu de l'établissement du Consulat; parce que chaque Souverain a droit d'empêcher dans ses Etats tout exercice de juridiction étrangère, s'il n'a dérogé à ce droit par une convention formelle, ou s'il n'y a renoncé tacitement en tolérant un usage contraire.

Cet usage néanmoins dont parle notre article, doit s'entendre d'un usage devenu en quelque sorte de droit commun, par son ancienneté & l'uniformité de sa pratique, chez les nations en possession d'avoir des Consuls, relativement aux conventions originaires faites avec les Souverains, qui les premiers ont admis des Consuls dans leurs Etats; & c'est cet usage qui fait loi par-tout s'il n'y a quelque convention particulière qui le restreigne.

Or par les plus anciennes capitulations, qui sont celles qui ont été conclues entre les Rois de France & les Empereurs Ottomans, & par celles qui les ont suivies, il a été perpétuellement permis aux Consuls François établis dans les Echelles du Levant & dans les autres Etats du Grand-Seigneur, d'exercer toute justice civile & criminelle sur les navigateurs & marchands François de leurs districts respectifs. Sans remonter sur cela à la première source, il suffira de recourir à la capitulation arrêtée entre Henri IV. & le Sultan Achmet ou Amat le 20 Mai 1604, article 18 & 35; privilèges renouvelés depuis par les articles 16 & 37 de la capitulation faite avec Louis XIV. le 5 Juin 1673.

Tel est le fondement de l'usage qui s'est introduit chez les Princes Chrétiens, par rapport au droit de juridiction des Consuls; & cela sans aucune stipulation entr'eux, du moins ne voit-on pas de plus ancien monument qui y ait du rapport, que le traité conclu en 1657, entre l'Espagne & l'Angleterre, rendu commun avec la France par l'article 6 du traité des Pyrénées; & encore ce traité de 1657, n'attribue-t-il pas formellement aux Consuls l'exercice de la juridiction.

En effet l'art. 19, le seul qui concerne cette matière, après avoir décidé que les sujets de l'une & l'autre des deux nations, commerçans dans les Etats de l'autre, ne pourront pour les discussions qui s'élèveront entr'eux réclamer la justice du pays sous quelque prétexte que ce soit; se contente d'ajouter que l'accomodement de leurs différens appartiendra au Consul de leur nation, en telle manière que si quelqu'un ne se soumet pas à son arbitrage, il pourra en appeler à la justice ordinaire du pays où il est né.

On voit bien qu'il est défendu par-là aux étrangers commerçans de reconnoître la justice du pays, & qu'il leur est enjoint de recourir au Consul de leur nation; mais à son égard la qualité de Juge ne lui est pas donnée; mais seulement celle d'arbitre & de conciliateur.

Cependant cela a suffi pour en conclure que le Consul a tout droit de juridiction sur ses nationaux dans l'étendue de son Consulat: & l'usage qui a confirmé cette interprétation en est le meilleur garant. De sorte qu'aujourd'hui

d'hui nul doute que tout Consul n'ait effectivement droit de juridiction en vertu de l'usage passé en force de loi, s'il n'y a été dérogé expressément par le Souverain du pays.

Il est entendu néanmoins que pour faire mettre à exécution ses Ordonnances & ses Jugemens, dans les cas où il peut passer outre nonobstant l'appel, il a besoin de recourir à l'autorité des Officiers du Souverain du lieu, pour en venir aux contraintes de rigueur en cas de résistance.

Mais que la juridiction du Consul soit plus ou moins étendue ou resserrée par l'usage du lieu, ou par les traités, que l'exercice extérieur y soit attaché ou non, elle n'est pas moins réelle, à l'effet, en tout cas, que les nationaux n'en puissent pas légitimement reconnoître aucun autre dans le lieu, sous quelque prétexte que ce soit.

Et cela regarde non-seulement les nationaux établis dans l'étendue du Consulat; mais encore les maîtres & les matelots des navires qui y abordent pour leur commerce. C'est la décision expresse de l'Ordonnance du 18 Février 1687, *suprà*, de celle du 15 Avril 1689, liv. 8, tit. 1. article 26, de celle du 24 Mai 1728, art. 31, portant uniformément défenses aux capitaines & matelots de se pourvoir ailleurs que devant le Consul du lieu, pour raison des différens qu'ils pourront avoir entr'eux, à peine de désobéissance, & injonction au Consul, de leur rendre la plus prompte & la plus sommaire justice qu'il se pourra.

Il ne faut point au reste distinguer les étrangers faisant partie de l'équipage d'un vaisseau, d'avec ceux de la nation du Consul, pour en conclure que ces étrangers du moins, ne sont pas obligés de reconnoître la juridiction du Consul, ni exclus de réclamer la justice du lieu. Ce seroit mal l'entendre, parce que ces étrangers en quelque nombre qu'ils soient, s'étant engagés au service du vaisseau, se sont soumis par-là, de plein droit, au pavillon du vaisseau; ce qui emporte l'obligation de suivre les loix de ce pavillon, d'obéir au capitaine, & par une suite nécessaire de reconnoître le Consul de la nation pour juge de tout ce qui aura rapport à la navigation pour le voyage entrepris, tout comme s'ils étoient réellement de la même nation.

Ainsi sous prétexte qu'ils en sont étrangers, les Juges du lieu n'ont pas droit de connoître des démêlés qu'ils peuvent avoir avec le capitaine du navire ou entr'eux; il faut les renvoyer devant le Consul de la nation dont le navire porte le pavillon, même dans le cas où le Consul abuseroit manifestement de son autorité, parce qu'il n'est comptable qu'au Roi son maître de l'abus qu'il en peut faire. Les intérêts respectifs des Souverains l'exigent de la sorte; sans quoi tantôt sous un prétexte tantôt sous un autre, les Juges du lieu trouveroient aisément le moyen de connoître des différens que les gens de l'équipage auroient avec leur capitaine; d'où pourroient s'ensuivre des mutineries des gens de l'équipage contre leur capitaine, & un refus formel de continuer le voyage ou de retourner le navire au lieu de son départ, inconvéniens dont le moindre seroit le retardement de l'expédition du vaisseau.

Ce sont sans doute ces inconvéniens qu'il falloit éviter, qui ont fait introduire dans tous les Consuls, l'usage attributif de tout droit de juridiction à chaque Consul sur ses nationaux, & en cela au reste la souveraineté & l'autorité du Prince, dans les Etats duquel s'exerce cette juridiction, ne sont

nullement blessées puisqu'elle ne s'étend que sur des étrangers qui ne se trouvent dans le pays qu'accidentellement, ou sans esprit de perpétuelle demeure, & par conséquent sans liaison de société avec les sujets du pays.

Les Juges établis par le Souverain du lieu doivent donc se garder dans tous les cas de prendre connoissance des différens & des démêlés qui s'élevent entre les sujets des Princes qui ont des Consuls dans le pays ; & quelques plaintes qui leur soient portées par les uns contre les autres, c'est à eux à les renvoyer devant leur Consul pour leur être fait droit, sans s'en mêler en aucune maniere, s'ils ne veulent pas s'exposer au dommages & intérêts qui en peuvent résulter & à quelque chose de plus fâcheux encore.

Dans le cas même qu'il n'y auroit pas de Consul sur le lieu, il faudroit les renvoyer devant les Juges de leur pays pour la décision de leurs différens, sans entreprendre d'en connoître, suivant la décision du code des Wisigots. *Lib. 11, tit. 3, leg. 2* en ces termes. *Cum transmarini negotiatores, inter se causam habuerint, nullus de sedibus nostris eos audire præsumat, nisi tantummodo suis legibus audiantur, apud telonarios suos. vel à telonariis suis. ait glossa.* Je n'admettrois d'exception que pour la main-forte qui seroit demandée par le Capitaine, au Juge, à défaut de Consul, à l'effet d'obliger son équipage à rendre le service au navire.

Mais les Consuls eux-mêmes en France, sont justiciables des Officiers des juridictions du Royaume, s'ils sont commerce, à raison duquel ils aient contracté quelques engagemens. En ce cas ils peuvent être poursuivis dans les juridictions qui ont droit d'en connoître, sans pouvoir excepter du privilège du Consulat. D'où il s'ensuit que dans le même cas, la condamnation étant par corps, ils peuvent être constitués prisonniers à défaut de paiement. La faveur du commerce l'a exigé de la sorte ; c'est une réserve que le Roi ne manque jamais de faire dans les Lettres *d'exequatur* qu'il accorde aux Consuls étrangers.

ARTICLE XIII.

Les jugemens des Consuls seront exécutés par provision en matière civile en donnant caution, & définitivement & sans appel, en matière criminel quant il n'écherra peine afflictive, le tout pourvu qu'ils soient donnés avec les Députés & quatre notables de la Nation.

On voit par-là que le droit de juridiction des Consuls est bien étendu ; puisque tous leurs jugemens en matière civile sont exécutoires par provision nonobstant l'appel, en donnant bonne & suffisante caution, par la partie qui a obtenu la condamnation, laquelle caution doit être reçue par le Consul qui a rendu le jugement ; & qu'en matière criminelle leurs jugemens sont sans appel, dès qu'il n'échoit pas peine afflictive.

Mais il faut pour cela dans l'une & l'autre matière, que ces Jugemens aient été donnés avec les deux Députés & quatre notables de la nation, sans quoi

l'appel en suspendra l'exécution absolument, & il ne sera pas permis de passer outre quelque caution qu'il soit offerte.

La difficulté de trouver néanmoins dans la plupart des Consulats quatre notables marchands de la nation en état de donner leur avis sur les procès, ou du moins de les rassembler à cet effet auprès du Consul, a donné lieu à une Déclaration du Roi du 25 Mai 1722, portant qu'à l'avenir il suffira que les Consuls rendent leurs jugemens ou sentences en matière civile, avec les deux Députés de la nation, ou à leur défaut avec deux des principaux négocians, sans qu'ils aient besoin d'en appeler un plus grand nombre, & que moyennant cela les jugemens desdits Consuls seront exécutoires par provision en donnant caution, nonobstant ce qui est porté par cet article auquel il a été dérogé à cet égard seulement.

Sur quoi il convient d'observer que comme la Déclaration du Roi ne parle que des jugemens & sentences en matière civile, ce n'est qu'en cette partie que les Consuls peuvent juger avec droit de faire exécuter leurs jugemens par provision, en y appelant seulement les deux députés de la nation, ou à leur défaut deux des principaux négocians François; & qu'à l'égard des matières criminelles, les sentences ne seront en dernier ressort & sans appel, qu'autant qu'elles auront été rendues conformément à cet article, auquel il n'a nullement été dérogé sur ce point.

Il sembleroit au reste que cette dispense par rapport au nombre des Juges qu'il faut appeler au jugement des affaires civiles ne regarderoit pas le Consulat de Cadix aux termes des articles 31 & 34 de l'Ordonnance du 24 Mai 1728, d'autant plutôt qu'à Cadix il est aussi facile de convoquer le nombre des Juges requis par notre article, qu'il est difficile de trouver dans les autres Consulats. Cependant il est plus régulier de dire que cette déclaration de 1722, étant une loi générale, elle influe sur le Consulat de Cadix comme sur les autres Consulats, & que si dans l'Ordonnance de 1728, l'exécution de celle-ci a été ordonné de nouveau, cela ne doit s'entendre que sauf les limitations & restitutions qui y ont été faites, tant par cette Déclaration de 1722 que par d'autres réglemens postérieurs à notre Ordonnance.

Décormis tom. 2, pag. 1314, prétend que les Consuls ne doivent connoître, que des causes sommaires qui exigent célérité & une prompte exécution, mais il se trompe. Toutes les affaires de commerce & de police entre les nationaux sont de la compétence du Consul; c'est sur ce principe, puisé dans notre Ordonnance, que par Arrêt du Parlement d'Aix, du 22 Avril 1742, une affaire de compte fut renvoyée devant le Consul d'Espagne, & que par Sentence de Marseille du 24 Mars 1750 au rapport de M. Emerigon, la reddition d'un compte fut renvoyée devant le Consul François à Constantinople.



DÉCLARATION DU ROI,

Pour autoriser les Consuls de la nation Françoisë à rendre leurs Sentences en y appellant deux députés ou principaux négocians de la nation.

Donnée à Paris le 25 Mai 1722.

LOUIS par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre : A tous ceux qui ces présentes Lettres verront, Salut. Le feu Roi notre très-honoré Seigneur & Bisayeul, ayant prescrit par l'article XIII du titre IX de l'Ordonnance de la marine du mois d'Août 1681, que les jugemens des Consuls de la nation Françoisë établis dans les pays étrangers, seront exécutés par provision en matiere civile en donnant caution, pourvu qu'ils soient donnés avec les députés, & quatre notables de la nation. Il nous a été représenté qu'il est impossible de rassembler dans la plupart des Consulats ce nombre de personnes pour juger les différentes contestations & procès dont la connoissance appartient aux Consuls. Que dans la plus grande partie des ports où ils sont établis, il ne se trouve pas un pareil nombre de François capables de donner leurs avis sur les procès ; que ce manque des Juges a souvent donné lieu à des contestations qui ont causé du préjudice à nos Sujets, & empêché la décision de leurs affaires, & que ledit article XIII ayant déterminé un plus grand nombre de Juges que dans aucune des Jurisdictions subalternes du Royaume, il seroit nécessaire de réduire ces Juges au nombre de trois, & de déroger à cet effet à ladite Ordonnance de 1681. A ces causes, de l'avis de notre très-cher & très-amié Oncle le Duc d'Orleans petit-Fils de France Regent ; de notre très-cher & très-amié Oncle le Duc de Chartres premier Prince de notre Sang ; de notre très-cher & très-amié Cousin le Duc de Bourbon ; de notre très-cher & très-amié Cousin le Comte de Charollois, de notre très-cher & très-amié Cousin le Prince de Conti, Princes de

notre Sang ; de notre très-cher & très-amié Oncle le Comte de Toulouse Prince légitimé, & autres grands & notables pesonnages de notre Royaume, nous avons par ces présentes signées de notre main, dit & déclaré, disons & déclarons, voulons & nous plaît, que les Consuls de la Nation Françoisë établis dans les pays étrangers donnent à l'avenir leurs Sentences sur les affaires civiles dont la connoissance leur est attribuée, en appellant à leurs jugemens les deux députés de la nation, ou à leur défaut deux des principaux négocians François, sans qu'ils aient besoin d'en appeller un plus grand nombre, dont nous les avons dispensé, & dispensons. Ordonnons que les jugemens desdits Consuls seront exécutés par provision en donnant caution, pourvu qu'ils soient rendus avec lesdits deux députés, ou principaux négocians de la nation, & ce nonobstant ce qui est porté par l'article XIII du titre IX de l'Ordonnance de la Marine de 1681, auquel nous dérogeons à cet égard seulement. Si donnons en mandement à nos amés & feaux Conseillers les gens tenant notre Cour de Parlement à Paris, que ces Présentes ils aient à faire lire, publier & enregistrer, & le contenu en icelles, garder, observer, & exécuter selon leur forme & teneur ; Car tel est notre plaisir, en témoin de quoi nous avons fait mettre notre Scel à cesdites présentes. Donnée à Paris le vingt-cinquième jour de Mai, l'an de grace mil sept cent vingt-deux, & de notre regne le septième. *Signé* LOUIS. *Et sur le repli*, par le Roi, LE DUC D'ORLEANS Regent, présent. FLEURIAU. Et scellée du grand Sceau de cire jaune.



ARTICLE XIV.

ET où il écheroit peine afflictive, ils instruiront le procès & l'envoyeront avec l'accusé dans le premier vaisseaux de nos sujets faisant son retour en notre Royaume, pour être jugé par les Officiers de l'Amirauté du premier port où le vaisseau fera sa décharge.

DANS les matieres où il échoit peine afflictive, ce qui dépend de la nature du crime dont l'accusé est prévenu, les Consuls n'ont droit que d'instruire le procès par informations, décret, interrogatoire, récolement & confrontation, sans pouvoir le juger, soit pour condamner, soit pour absoudre; la raison est que pour juger des procès de cette nature il faut être gradué, & qu'il ne seroit pas possible de trouver dans les Consulats le nombre de gradués requis par nos Ordonnances.

Quoiqu'il en soit, la Loi est écrite; les Consuls n'ont pas le pouvoir de juger les procès criminels où il échoit peine afflictive. Ils doivent alors se borner à l'instruction, & lorsqu'elle est achevée l'envoyer avec l'accusé s'il a pu être arrêté & constitué prisonnier, dans le premier vaisseau François faisant son retour en France, pour être le jugement rendu par les Officiers de l'Amirauté du premier port où le vaisseau fera sa décharge, que ce soit là le lieu de sa destination ou un autre, & non s'il ne fait qu'y relâcher. De sorte que c'est le port précisément où se fait la décharge qui donne l'attribution aux Juges de l'Amirauté; & en cette partie l'Amirauté de Marseille n'a pas d'attribution privilégiée, quoique l'affaire vienne des Echelles du Levant.

Du reste comme l'article ne distingue point les crimes commis par des François domiciliés & établis dans les ports du Consulat, de ceux dont se seront rendus coupables, les maîtres & les gens des équipages des vaisseaux commerçans dans les mêmes ports; il faut dire que les Officiers de l'Amirauté ont droit d'en connoître aussi sans distinction ni exception; les habitans François des pays de Consulat, étant à cet égard censés faire partie des navigateurs qui fréquentent les mêmes pays.



ARTICLE XV.

POURRONT aussi les Consuls après information faite , & par l'avis des Députés de la nation , faire sortir des lieux de leur établissement les François *de vie & conduite scandaleuse*. Enjoignons à tous Capitaines & Maîtres de les embarquer sur les ordres du Consul , à peine de cinq cens livres d'amende applicable au rachat des Captifs.

CE n'est ici qu'un fait de police , & voilà pourquoi sur une simple information contenant les preuves de la vie & conduite scandaleuse de quel qu'un des nationaux ; le Consul avec l'avis des deux Députés de la nation , est autorisé à faire sortir du lieu , à expulser les scandaleux. Ce n'est pas tout , comme le simple changement de lieu ne remédieroit pas au mal , parce que ce scandaleux porteroit ailleurs le trouble dans la société , par le mauvais exemple de ses désordres ; le Consul est autorisé à l'envoyer en France , & à cet effet tout Capitaine de navire prêt à partir , est obligé de s'en charger & de le prendre sur son bord , aux premiers ordres du Consul , à peine de 500 livres d'amende.

Pour la régularité , il convient que sur l'information , il intervienne un jugement de la part du Consul & des deux Députés , portant la peine du bannissement du scandaleux ; qu'en le remettant au Maître ou Capitaine qui est obligé de s'en charger sur les ordres du Consul , il lui soit délivré en même temps une copie du jugement , & du procès-verbal portant remise du banni entre ses mains , avec une note du tout à la suite de son rôle d'équipage.

Au reste , ces termes , *vie & conduite scandaleuse* , sont applicables à ceux dont l'humeur fâcheuse , trouble la société par des querelles & des insultes fréquentes , que les punitions ordinaires ne peuvent réprimer , aussi-bien qu'à ceux dont la conduite licentieuse & débauchée est un sujet de scandale continu.

Quant à l'application de l'amende , elle ne regarde que les Consuls des Echelles du Levant ou des côtes d'Afrique & de Barbarie , comme il a été observé sur l'article 4 ci-dessus.

Il n'est point parlé ici de l'indemnité du Capitaine ou Maître de navire pour les vivres qu'il aura à fournir au banni durant la traversée ; cependant cette indemnité lui est due tant dans les principes du droit que par argument de l'article 28 , tit. 1. du liv. 8 , de l'Ordonnance du 15 Avril 1689 , où il est question des matelots François étant dans les pays étrangers que les Capitaines de navires doivent embarquer leur étant présentés par les Consuls de la nation Française , sous pareille peine de 500 livres d'amende. Il y est dit » que » la dépense pour les vivres que les Capitaines fourniront aux matelots , leur » sera payée du jour de l'embarquement par les Intendans de Marine , sur les » certificats des Consuls. » Depuis ce temps-là , par Ordonnance du 25 Juillet 1719 , cette indemnité du Capitaine a été réglée à 6 sols par jour pour

chaque matelot, tant pour leur passage que pour leur nourriture pendant tout le temps qu'ils seront sur le navire, payable ladite indemnité ou rétribution par le Trésorier de la Marine, sur les certificats d'embarquement & de débarquement visés par l'Intendant de la Marine.

Mais la dépense du passage des hommes chassés des Consuls en conséquence du présent article, ne doit pas être pour le compte du Roi, comme celle des matelots, s'ils n'ont pas de quoi y fournir. Elle ne peut être regardée que comme une avarie à supporter par le général de la nation, comme ayant intérêt d'être délivrée de la contagion du mauvais exemple de ces hommes dangereux.

Pour le nombre des matelots que chaque Capitaine est tenu de prendre dans les pays étrangers. Voir l'article 10 du titre des matelots ci-après, où seront rapportées les Ordonnances des 14 Février 1686, & 15 Juillet 1698, avec celle déjà citée du 25 Juillet 1719.

Les François naturels ou naturalisés qui auront refusé d'exécuter les Ordonnances, & de se soumettre aux ordres du Roi qui leur auront été notifiés par le Consul, ne sont pas précisément dans le cas d'être bannis & renvoyés en France; mais ils doivent être déferés par le Consul à l'assemblée de la nation, & déclarés exclus du corps national, sans pouvoir y rentrer dans la suite que par un ordre exprès de Sa Majesté. Article 27 de l'Ordonnance du 24 Mai 1728.

ARTICLE XVI.

Les Consuls commettront tant à l'exercice de la Chancellerie, que pour l'exécution de leurs jugemens & des autres actes de justice, telles personnes qu'ils en jugeront capables, auxquelles ils feront prêter le serment, & dont ils demeureront civilement responsables.

Le droit attribué par cet article aux Consuls, de commettre à l'exercice de la Chancellerie, qui emporte tout-à-la-fois le titre de Greffier & de Notaire public du Consulat, telles Personnes qu'ils en jugeroient capables, étoit une prérogative trop brillante & en même temps trop sujette à abus pour subsister toujours. Et c'est pour cela que par Edit du mois de Juillet 1720, le Roi s'est expressément réservé la faculté de nommer à l'avenir à la place de Chancelier dans tous les Consuls des Echelles du Levant & de Barbarie, avec défenses à toutes personnes de prendre la qualité de Chancelier n'y d'en faire les fonctions sans en avoir obtenu un brevet de Sa Majesté; sauf en cas d'absence ou de mort du Chancelier, que le premier des Députés pourra le représenter & en faire ses fonctions, jusqu'à ce que le Roi y ait pourvu.

Quoique cet Edit ne parle que des Consuls des Echelles du Levant & de Barbarie, il n'est pas douteux que son effet ne s'étende aussi dans tous les autres Consuls établis chez les Princes Chrétiens; & s'il n'y a pas été

fait mention de ceux-ci, c'est vraisemblablement que le Roi étoit déjà en possession d'y nommer les Chanceliers.

Au reste, l'Edit n'ayant pour objet que cette nomination, il a laissé subsister notre article pour le surplus; c'est-à-dire, que le Consul a conservé le droit de recevoir le serment du Chancelier considéré soit comme Greffier, soit comme Notaire, parce qu'il est réellement son juge: de même que le droit de commettre qui il lui plaira pour signifier ses jugemens & les mettre à exécution aussi-bien que les autres actes de justice, après leur avoir également fait prêter le serment ordinaire: à la charge toutefois de demeurer civilement responsable des prévarications qu'ils pourront commettre, puisque notre article le décide de la sorte; ce qui pourtant ne peut regarder celles du Chancelier puisqu'il n'est plus du choix du Consul, & même paroît un peu rude par rapport à ceux qu'il prend pour servir de Sergens ou d'Huissiers, à moins en tout cas qu'il ne s'agisse de recouvrement de deniers qu'il les chargera de faire.

É D I T D U R O I,

Portant que le Chancelier des Consuls des Echelles de Levant & de Barbarie, seront pourvus de Brevets du Roi.

Donné à Paris au mois de Juillet 1720.

L OUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre: A tous présens & à venir, Salut. L'expérience ayant fait connoître plusieurs inconvéniens dans l'exécution de l'article XVI. du titre IX de l'Ordonnance de 1681, par lequel il est dit que les Consuls commettront, tant à l'exercice de la Chancellerie, que pour l'exécution de leurs jugemens, telles personnes qu'ils jugeront capables, auxquelles ils feront prêter le serment, & dont ils demeureront civilement responsables. Etant d'ailleurs informé que le nombre de nos sujets établis dans les Echelles du Levant & de Barbarie, est considérablement augmenté: comme les Chanceliers sont dépositaires des contrats des familles & des jugemens rendus par nos Consuls sur les contestations qui surviennent entre nosdits sujets, nous avons estimé qu'on ne pouvoit avoir trop d'attention au choix de ceux qui doivent en exercer les fonctions, & qu'il seroit plus convenable de nous en réserver la nomination, en ordonnant qu'à l'avenir aucun ne pourra être reçu ni admis en qualité de Chancelier dans lesdites Echelles, sans en avoir été pourvu par brevets signés de nous. A ces causes, & autres considérations à ce nous mouvans, de l'avis de notre très-cher & très-amé

Oncle le Duc d'Orleans, Petit-Fils de France Régent; de notre très-cher & très-amé Oncle le Duc de Chartres, premier Prince de notre Sang; de notre très-cher & très-amé Cousin le Duc de Bourbon; de notre très-cher & très-amé Cousin le Comte de Charolois, de notre très-cher & très-amé Cousin le Prince de Conty, Princes de notre Sang; de notre très-cher & très-amé Oncle le Comte de Toulouse Prince légitimé, & autres Pairs de France, grands & notables Personnages de notre Royaume, Nous avons dit, déclaré & ordonné, & par ces présentes signées de notre main, disons, déclarons & ordonnons, voulons & nous plaît, qu'à l'avenir aucune personne ne puisse prendre la qualité de Chancelier dans les Echelles de Levant & de Barbarie, ni en faire les fonctions, qu'elle n'ait été nommée par nous, & que nous ne lui ayons accordé un brevet signé de nous. En conséquence faisons défense aux Consuls desdites Echelles, de commettre à l'exercice de la Chancellerie de leur Consulat, & ce nonobstant l'article XVI du titre IX de l'Ordonnance de 1681, auquel nous avons dérogé à cet effet; ordonnons qu'en cas d'absence ou de mort desdits Chanceliers, le premier député de la nation exerce les fonctions de Chancelier jusqu'à ce que

nous y ayons pourvu. Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers les gens tenans notre Cour de Parlement à Paris, que ces Présentes ils ayent à faire lire, publier & enregistrer, & le contenu en icelles garder & observer selon sa forme & teneur; aux copies desquelles collationnées par l'un de nos amés & féaux Conseillers-Secrétaires, voulons que foi soit ajoutée comme aux Originaux; car tel est notre plaisir; & afin que ce soit choses ferme & stable à toujours, nous avons fait mettre notre scel à cesdites Présentes. Donné à Paris au mois de Juillet, l'an de grâce mil sept cens vingt, & de notre regne le cinquieme. Signé, LOUIS,

Et sur le repli, Par le Roi, LE DUC D'ORLEANS Régent, présent. FLEURIAU. Visa, DAGUESSEAU. Et scellé du grand sceau de cire verte, en lacs de soye rouge & verte.

Registrées, ouï, & ce requerant le Procureur-Général du Roi, pour être exécutées selon leur forme & teneur, & copies collationnées envoyées aux Sieges des Amirautés du ressort, pour y être lues, publiées & registrées. Enjoint aux Substituts du Procureur-Général du Roi d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans un mois, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris en Parlement, le sixieme Mars mil sept cent vingt-un. Signé, GILBERT

ARTICLE XVII.

Les droits des actes & expéditions de la Chancellerie seront par eux réglés, de l'avis des Députés de la nation Françoisise & des plus anciens marchands; le tableau en sera mis au lieu le plus apparent de la Chancellerie, & l'extrait en sera envoyé incessamment par chaque Consul au Lieutenant de l'Amirauté & aux Députés du commerce de Marseille.

QUOIQUE ce ne soit plus aux Consuls à nommer à la place de Chancelier, ils n'ont pas moins le pouvoir en qualité de juges, de régler les droits & émolumens de la Chancellerie, tant pour l'expédition des jugemens que des autres actes. Mais ce règlement, ils n'ont pas la faculté de le faire seuls, ils ne le peuvent que de l'avis des deux Députés & de quatre des plus anciens & principaux négocians du corps de la nation, suivant l'article 33 de l'Ordonnance du 24 Mai 1728, qui supplée au silence gardé par notre article au sujet du nombre des négocians qu'il faut appeller pour dresser le tarif des droits de la Chancellerie.

Ce tarif ainsi réglé doit être exposé dans le lieu le plus apparent du Bureau de la Chancellerie, afin que chacun puisse savoir ce qu'il a à payer pour chaque acte & expédition; & l'extrait, c'est-à-dire, une copie en forme de ce tarif, doit être envoyée, savoir pour les Echelles du Levant & des côtes d'Afrique & de Barbarie, au Lieutenant de l'Amirauté & aux Députés du commerce de Marseille, parce que c'est-là que correspondent tous les Consuls de ces pays; & pour les Consuls établis chez les Princes Chrétiens, au Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine, aux termes dudit article 33 de l'Ordonnance de 1728.

Ce n'est pas que le tarif une fois arrêté, ne puisse varier dans la suite par diminution ou augmentation des droits suivant les circonstances; mais il n'y pourra être fait aucun changement qu'avec les mêmes formalités prescrites par cet article, & qu'à la charge de la même notoriété.

Du reste, suivant l'obligation imposée en général à tous Greffiers de même qu'aux Receveurs publics, le Chancelier doit faire mention sur chacune de ses expéditions, de la somme qui lui aura été payée pour ses droits, afin qu'on puisse vérifier, s'il n'a rien exigé au delà de ce qui lui étoit dû. *Vide supra* les articles 4 & 14 du tit. du Greffier.

ARTICLE XVIII.

Les appellations des jugemens des Consuls établis tant aux Echelles du Levant qu'aux côtes d'Afrique & de Barbarie, ressortiront au Parlement d'Aix, & toutes les autres au Parlement le plus proche du Consulat où les Sentences auront été rendues.

TOUTES les Sentences des Consuls étant exécutoires par provision en matiere civile moyennant caution, il n'auroit pas été naturel que les appellations en pussent être portées ailleurs qu'aux Parlemens.

En matiere criminelle, il n'y a pas lieu à l'appel à l'égard des Consuls, puisqu'ils jugent en dernier ressort dans les cas où il n'échoit aucune peine afflictive, & que dans ceux qui méritent peine afflictive ils n'ont pas le pouvoir de juger, n'ayant droit que de faire l'instruction, qu'ils doivent envoyer ensuite avec l'accusé, en France pour y être jugé par les Officiers de l'Amirauté sauf l'appel. Tout cela est ainsi réglé par les articles 13 & 14 ci-dessus.

Par celui-ci, qui n'a donc pour objet que les appellations des jugemens rendus par les Consuls en matiere civile, il est décidé qu'elles seront portées au Parlement d'Aix, par rapport aux Consulats établis tant aux Echelles du Levant qu'aux côtes d'Afrique & de Barbarie; & qu'à l'égard de tous les autres Consulats, les appels des jugemens qui y auront été rendus, seront portés au Parlement le plus proche de chacun de ces Consulats.

La raison de cette attribution par préférence, au Parlement d'Aix, n'est pas qu'il soit précisément le plus proche de toutes les Echelles du Levant & des côtes d'Afrique & de Barbarie; celui de Toulouse pourroit l'emporter de ce côté-là, à certains égards; mais c'est que le commerce des François dans ces pays-là a commencé & s'est toujours soutenu par la correspondance de Marseille, ville qui est du ressort du Parlement d'Aix.

Nous n'avons guere de Consuls ailleurs qu'en Espagne & en Portugal.

Nous n'en avons point en Angleterre ni en Hollande, & ces Puissances n'en ont pas non plus en France. Cela a été ainsi stipulé réciproquement par les traités de Risvik & d'Utrecht; & cela par une nouvelle convention, le contraire ayant lieu auparavant, comme il résulte de l'article 34 du traité de commerce conclu à Nimegue avec les Etats Généraux le 10 Août 1678.

Au reste nul Consul ne peut être établi chez un Prince étranger sans son consentement, ou si cela n'a été réglé par quelque traité; & encore malgré toute convention, le Consul nommé par son maître, est-il obligé de prendre l'*exequatur* du Prince dans les Etats duquel il doit exercer ses fonctions, l'attache de l'Amiral, & faire enregistrer le tout au Greffe de l'Amirauté du

lieu de sa résidence, avant de pouvoir prendre cette qualité, comme il a été observé dans la préface de ce titre & sur l'article 3.

ARTICLE XIX.

EN cas de contestation entre les Consuls & les Négocians tant aux Echelles du Levant, qu'aux côtes d'Afrique & de Barbarie, pour leurs affaires particulieres, les parties se pourvoiront au Siege de l'Amirauté de Marseille.

C'EST sans doute en considération de ce que le commerce de Marseille a formé & toujours soutenu, celui des François tant aux Echelles du Levant qu'aux côtes d'Afrique & de Barbarie, que notre Ordonnance par un privilege bien flateur pour l'Amirauté de Marseille, lui a attribué la connoissance des contestations qui pourroient s'élever entre les Consuls & les Négocians de ces pays-là pour leurs affaires particulieres.

Je dis que c'est-là un privilege bien flateur ; car enfin il pouvoit très-bien être ordonné que ces contestations seroient, réglées ou dans une assemblée générale du corps de la nation, ou par un certain nombre de Commissaires nommés aussi dans une assemblée générale pour les juger, sauf l'appel au Parlement.

Il n'est point parlé des Vice-Consuls ; mais la décision de notre article y est applicable, parce que dans leurs Vice-Consulats, quoique subordonnés aux Consuls, ils ont la même autorité qu'eux, de sorte que s'ils ont des contestations avec des Négocians, c'est à l'Amirauté de Marseille tout de même qu'elles doivent être jugées.

A l'égard des Chanceliers, c'est autre chose, rien n'empêchant que les Consuls comme leurs juges naturels, n'ayant droit de juger leurs contestations, avec des négocians, tout comme les causes des autres particuliers.

Ces contestations au reste que suppose notre article, doivent s'entendre non-seulement de celles qui peuvent concerner les droits du Consul ; mais encore de toutes autres de quelque nature qu'elles puissent être.

Le privilege de l'Amirauté de Marseille ne se borne pas là encore, au sujet de ces Consuls des Echelles du Levant & des côtes d'Afrique & de Barbarie ; le Règlement du premier Mars 1716, veut qu'en cas de contravention de leur part aux dispositions des articles 9 & 10, le procès leur soit fait & parfait à l'Amirauté de Marseille, aux Officiers de laquelle la connoissance de ces sortes de délits est attribuée privativement à tous autres Juges ; ce qui ne doit s'entendre néanmoins que sauf l'appel au Parlement.



ARTICLE XX.

LE Consul sera tenu de faire l'inventaire des biens & effets de ceux qui décéderont sans héritiers sur les lieux, ensemble des effets sauvés des naufrages, dont il chargera le Chancelier au pied de l'inventaire, en présence de deux notables marchands qui le signeront.

Les dispositions de cet article, des deux suivans & du 24, seroient inutiles par rapport aux François qui décèdent dans les pays de Consulat, si leur succession étoit sujette au droit d'aubaine envers les Souverains des lieux; mais par les capitulations anciennes conclues entre nos Rois & les Empereurs Ottomans, renouvelées par celles du 20 Mai 1604, & du 5 Juin 1673 article 28, de l'une & de l'autre, il a constamment été stipulé que les François auroient toute liberté de tester dans les Etats du Grand-Seigneur, & que les biens qu'ils y laisseroient, mourans *ab intestat*, seroient recueillis par les Consuls, pour les faire passer à leurs héritiers; ce qui a depuis servi de loi chez tous les Princes Chrétiens, l'usage s'en étant établi par-tout d'un consentement unanime. De sorte que dès qu'un Souverain permet qu'il s'établisse un Consul dans ses Etats, il renonce tacitement au droit d'aubaine sur les biens tant de ce Consul, que de tous ses nationaux commerçans, qu'ils soient domiciliés dans le même lieu, ou qu'ils ne fassent qu'y trafiquer, sans intention de s'y fixer. Et c'est ainsi qu'il faut restreindre ce que disent nos Auteurs au sujet du droit d'aubaine sur les biens des marchands étrangers établis en France qui y décèdent. Toutefois cette exception n'a lieu que pour les meubles & effets comme il sera observé dans la suite.

Alors c'est au Consul ou à son représentant, à veiller à la conservation des biens du décédé de sa nation, sans que la justice du lieu ait droit de s'en mêler, non plus qu'en cas de naufrage, si son secours n'est imploré par le Consul même.

Aux termes de notre article, le Consul ou à son défaut le premier des Députés en exercice, est obligé en ce cas de faire un inventaire fidele & exact des biens & effets de celui de sa nation qui est décédé sans héritiers sur les lieux; car s'il y a quelque légitime héritier sur le lieu, il est évident que le Consul n'a rien à faire, à moins qu'il ne soit requis de la part des créanciers d'apposer les scellés sur les meubles & effets du défunt.

En cas de naufrage, c'est au Consul tout de même à travailler au sauvement des effets, en observant ce qui est prescrit à ce sujet aux Officiers de l'Amirauté dans le titre des naufrages ci-après; & l'inventaire qu'il est tenu d'en faire aussi-bien que des effets du défunt, pour être régulier, doit être fait avec le Chancelier qu'il chargera de la garde des effets en qualité de Greffier, & avec deux notables marchands qui signeront avec lui & avec le Chancelier, d'où il s'ensuit qu'il ne peut prendre pour témoins que des marchands qui sachent signer.

A Marseille

A Marseille, en vertu de l'Edit du Port-Franc de 1669, tous marchands étrangers sont exempts du droit d'aubaine, qu'il y ait un Consul de leur nation, ou non. La même exemption a lieu pour les marchands étrangers établis à Lyon. Rousseau de Lacombe, recueil de Jurisprudence, *verbo* Aubaine, sect. 1, n. 9, fol. 48. Mais ce n'est que pour les meubles & nullement pour les immeubles & les rentes constituées. La raison est que l'exemption n'est fondée que sur la faveur du commerce & que des fonds employés en acquisition d'héritages ou de rentes, dans les pays au moins où elles sont immeubles, sont des objets étrangers au commerce. C'est aussi de cette manière qu'il faut entendre l'exemption du droit d'aubaine à l'égard des marchands étrangers qui décèdent dans un lieu où ils ont un Consul.

ARTICLE XXI.

SI toutefois le défunt avoit constitué un Procureur pour recueillir ses effets, ou s'il se présente un Commissionnaire porteur du connoissement des marchandises sauvées, les effets leur seront remis.

LE défunt ayant constitué un Procureur pour recueillir ses effets en cas de mort, il n'est plus question alors d'inventaire à faire de la part du Consul; son pouvoir ou son obligation cesse en ce cas, parce que le Procureur représente le défunt ou ses héritiers.

Il en seroit de même si le défunt par son testament avoit nommé un exécuteur testamentaire, quoique celui-ci soit obligé de droit de faire un inventaire; parce que ce n'est point au Consul à examiner sa conduite, le défunt lui ayant donné sa confiance, & que d'ailleurs l'exécuteur testamentaire peut faire faire l'inventaire par le Chancelier en qualité de Notaire sans l'intervention du Consul.

Mais ce seroit autre chose si le défunt n'eût point nommé d'exécuteur testamentaire, quoique par son testament il auroit fait quelqu'un du lieu son légataire universel. La raison est que le légataire n'est pas saisi des biens de la succession comme l'exécuteur testamentaire, & que son legs étant sujet à délivrance de la part de l'héritier, qui peut avoir des moyens pour contester le testament, il importe dans l'incertitude de veiller aux intérêts de l'héritier.

Dans ce cas donc, il est du devoir du Consul, sans s'arrêter au testament d'apposer les scellés dans la maison du défunt, & de faire l'inventaire des effets de la manière prescrite par l'article précédent.

Quant aux effets sauvés du naufrage, non-seulement il est décidé tout de même dans le titre des naufrages ci-après, qu'ils seront remis & délivrés aux Commissionnaires porteurs des connoissemens des marchandises & d'autres pièces suffisantes pour justifier le droit des réclamateurs: mais encore l'article 17 porte que si lors de l'échouement les propriétaires ou Commissionnaires se présentent, &c. les Officiers de l'Amirauté seront obligés de se retirer & de leur laisser la liberté entière de sauver les effets; décision qu'il convient de rapprocher du présent art. pour suppléer à son silence à cet égard, & conclure que le Consul n'aura pas droit en ce cas de faire l'inventaire des effets qui seront sauvés.

A R T I C L E X X I I .

SERA tenu le Consul d'envoyer incessamment copie de l'inventaire des biens du décédé & des effets sauvés des naufrages aux Officiers de l'Amirauté & aux Députés du Commerce de Marseille, auxquels nous enjoignons d'en avertir les intéressés.

POUR l'envoi qui doit être fait suivant cet article, aux Officiers de l'Amirauté & aux Députés du Commerce de Marseille; cela ne regarde encore que les Consuls des Echelles du Levant & des côtes d'Afrique & de Barbarie. Les Consuls des autres pays doivent envoyer les copies de ces inventaires au Secrétaire d'Etat ayant le département de la marine, qui ordonnera sur cela de faire les proclamations & perquisitions convenables, pour avertir ceux qui auront droit de réclamer les effets.

Par cette Ordonnance & par les Réglemens postérieurs, il y a deux ans pour réclamer les successions, & un an seulement pour la réclamation des effets naufragés : mais il semble que dans le cas présent, ces délais ne doivent se compter que du jour que l'ouverture de la succession, ou l'accident du naufrage aura été rendu notoire en France. Après tout, il n'y a point de fatalité attachée à ces délais. *Vide infra* les observations sur l'art. 36 du tit. des naufrages.

A R T I C L E X X I I I .

TOUS Actes expédiés dans les pays étrangers où il y aura des Consuls, ne feront aucune foi en France s'ils ne sont par eux légalisés.

CETTE disposition a été renouvelée & confirmée par l'article 32 de l'Ordonnance du 24 Mai 1728; & en cela il n'y a rien de nouveau ni d'extraordinaire, le Chancelier étant tout-à-la fois Greffier & Notaire. Or les expéditions délivrées en France par les Greffiers ou les Notaires ne font foi par nos Ordonnances, ni hors du Royaume ni hors de leur district, qu'elles ne soient légalisées par le Juge ordinaire de leur domicile.

Dans les pays étrangers où il n'y a pas de Consul Juge ordinaire de la nation, il faut faire légaliser les actes par l'Ambassadeur, Résident ou Envoyé du Roi; ou si cela n'est pas praticable, par un certain nombre de notables négocians de la nation.

On comprend que dans l'absence du Consul, le premier Député qui le représente peut légaliser les Actes, & que dans tous les cas il faut que la légalisation soit accompagnée du sceau public, dont on a accoutumé de se servir dans le lieu.

ARTICLE XXIV.

L Es testamens reçus par le Chancelier dans l'étendue du Consulat, en présence du Consul & de deux témoins, & signés d'eux, seront réputés solennels.

AINSI un testament revêtu de ces formalités est valable par-tout, quelle que disposition que le testateur ait faite de ses biens, puisqu'il a toute l'authenticité qu'un testament peut avoir. Il est même plus solennel que ne le sont les testamens ordinaires faits en France, puisque le Chancelier est Notaire en même temps que Greffier, & qu'ainsi deux témoins avec lui devroient suffire, sans la présence du Consul ou de son représentant.

Cependant puisque la loi est écrite, il faut s'y tenir, & dire en conséquence, que le testament ne seroit pas valable, s'il n'étoit pas fait en présence du Consul ou son représentant, quoique à sa place on auroit appelé un troisième témoin.

Du reste le Chancelier ne peut recevoir le testament que dans l'étendue de son Consulat; & comme l'article porte que le testament sera signé de deux témoins, aussi-bien que du Consul & du Chancelier, il s'ensuit contre le sentiment du Commentateur, qu'on ne peut y appeller que des témoins qui sachent signer & qui aient d'ailleurs les qualités requises par l'Ordonnance de 1735, art. 39 & suiv. Mais à l'égard du testateur, il n'est nullement nécessaire ni qu'il soit domicilié dans l'étendue du Consulat ni qu'il sache signer; il suffira de l'interpeller de signer, & de déclarer la cause pour laquelle il n'aura pas signé comme on doit en user au sujet des testamens passés en France.

Encore une fois le testament fait aux termes de cet article est un vrai testament solennel, d'une autre espece par conséquent que le testament d'un homme embarqué dans un vaisseau pour un voyage sur mer, qui fait avec moins d'authenticité, a aussi des effets limités; *infra* liv. 3, tit. 11, art. 2. Au lieu que celui dont il s'agit doit valoir pour tous les biens dont le testateur aura disposé quelque part qu'ils soient situés, si les coutumes des lieux de leur situation n'y forment pas quelque obstacle, en ordonnant la réduction des legs.

Et comme cet article ne parle point des formalités de *dicté, nommé, lu & relu*, il s'ensuit que leur omission n'empêchera nullement le testament de valider, puisque ce ne sont pas des formalités d'Ordonnance. Il sera bon néanmoins qu'il paroisse dans le testament que le testateur aura dicté ses volontés au Chancelier, & que celui-ci en aura donné lecture, conformément à l'art. 23 de l'Ordonnance du mois d'Août 1735.

A l'égard du testament olographe, rien ne peut empêcher un François d'en faire un en pays de Consulat, au lieu d'un testament solennel, si par la coutume ou la loi statuaire du pays, où il avoit son domicile avant de passer dans le lieu du Consulat, il a eu la faculté de tester de cette manière. *Secus à contrâ.*

ARTICLE XXV.

LEs polices d'assurances, les obligations à grosse aventure ou à retour de voyage, & tous autres contrats maritimes pourront être passés en la Chancellerie du Consulat, en présence de deux témoins qui signeront.

NON-seulement les contrats maritimes, mais encore tous autres contrats pourront être reçus entre les François, par le Chancelier du Consulat. Savari, liv. 5, chap. 2, pag. 705. Et non-seulement encore le Chancelier a le pouvoir de les recevoir; mais même il est défendu aux François de passer aucuns actes absolument pardevant les Notaires publics des lieux, à peine de nullité desdits Actes. Article 31 de l'Ordonnance du 24 Mai 1728.

Nouvelle preuve par conséquent que le Chancelier est tout-à-la fois le Notaire & le Greffier de la nation, & qu'il est autorisé à faire toutes les fonctions qui dépendent de l'un & de l'autre ministère; d'où il s'ensuit, comme le remarque fort judicieusement le Commentateur, aussi-bien que Decormis, tom. 2, pag. 1315, que les actes reçus par le Chancelier emportent hypothèque, & sont aussi exécutoires sur les biens des obligés, quelque part qu'ils soient situés, que s'ils étoient passés pardevant des Notaires en titre d'office. Cela fait d'autant moins de difficulté, que les Chanceliers sont à présent à la nomination du Roi.

Sur ce plan il y a lieu d'être surpris de ce que dans l'article précédent la présence du Consul est requise pour la validité du testament sans se contenter de l'assistance de deux témoins.

Du reste comme notre article exige tout de même la signature des deux témoins, on ne peut pas admettre cette restriction, *s'ils savent signer*. Ce n'est que pour les parties qu'il convient de la suppléer, parce qu'un homme ne peut pas être privé de la faculté de contracter sous prétexte qu'il ne fait pas signer. Mais la liberté des contrats n'est pas altérée ni gênée, en imposant la condition de n'y appeller que des témoins qui savent signer; & lorsque la loi s'en est expliquée nettement, il n'est pas permis de chercher à l'éluder. D'ailleurs il est très-facile aujourd'hui de trouver par-tout des témoins qui sachent signer; & quand bien même notre article n'exigeroit pas la signature des deux témoins, il faudroit du moins, suivant nos Ordonnances, que l'un d'eux signât pour la validité de l'acte.

Observer encore que le pouvoir donné par cet article, au Chancelier, de recevoir les polices d'assurances & autres contrats maritimes, n'empêche nullement les parties de les passer sous signature privée, suivant la faculté que leur en accorde la présente Ordonnance, conformément au droit commun.



ARTICLE XXVI.

LE Chancelier aura un registre coté & paraphé en chaque feuil-
let par le Consul & par le plus ancien des Députés de la nation ,
sur lequel il écrira toutes les Délibérations & les Actes du Consulat ,
enregistrera les polices d'assurances , les obligations & contrats qu'il
recevra , les connoissemens ou polices de chargement qui seront dé-
posés en ses mains par les mariniers & passagers , l'arrêté des comptes
des Députés de la nation & les testamens & inventaires des délaissés
par les défunts ou sauvés des naufrages , & généralement les Actes
& procédures qu'il fera en qualité de Chancelier.

TOUT cela est dans l'ordre & de regle générale , excepté qu'il est requis
ici que le registre du Chancelier soit coté & paraphé tant par le Consul
que par le premier des Députés en exercice ; tandis que dans toutes les Ju-
risdictions , il suffit que les registres des Greffiers soient cotés & paraphés par
le premier Officier du Siege. L'article 28 de l'Ordonnance du 24 Mai 1728 ,
veut même que le registre dont il s'agit soit coté & paraphé par les deux Dé-
putés en exercice avec le Consul ; ce qui est tout propre à faire croire que
l'expérience a appris qu'il pouvoit y avoir de la collusion & de l'intelligence
entre le Consul & le Chancelier , & qu'il étoit à propos d'y remédier.

D'un autre côté l'obligation imposée au Chancelier , non-seulement d'écrire
sur son registre les délibérations & les Actes du Consulat ; mais encore d'y en-
registrer les polices d'assurances , les obligations de grosse aventure & autres
contrats qu'il recevra , ensemble les connoissemens qui seront déposés entre
ses mains par les mariniers & passagers , & tous autres actes , & une précau-
tion sagement prise pour la sûreté publique , en ce qu'elle prévient la suppres-
sion , la supposition ou l'antidate , pourroit sans cela être faite , de ces actes
au préjudice des parties intéressées ; & certainement il seroit très à souhaiter
qu'il en fût de même par-tout ; c'est-à-dire , que les Notaires fussent obligés
d'écrire sur leur registre courant , tous les actes qu'ils reçoivent , excepté ceux
qui sont de nature à être expédiés en brevet ; & qu'à l'égard des polices d'as-
surances , des contrats de prêt à la grosse & des connoissemens ; mais sur-tout
des actes des deux premières especes , qu'ils fussent sujets à être déposés & en-
registrés au Greffe de l'Amirauté du lieu , où l'armement du vaisseau auroit été
fait , pour éviter les surprises qui sont faites au public à cette occasion , & qui
sont bien plus communes qu'on ne pense , parce qu'elles n'éclatent que rarement.

Et qu'on ne pense pas que sur ce dernier objet , j'aye en vue l'intérêt des
Amirautés ; car outre que dans mon idée les droits de dépôt & d'enregistrement
ne devoient regarder que le Greffier ; c'est qu'on pourroit les modérer , de
maniere à n'être point à charge au commerce. Par Edit du mois de Décembre
1657 , furent créés en chaque siege d'Amirauté , deux offices de Notaires-
Greffiers , avec privilege exclusif de recevoir & passer tous contrats maritimes ,

&c. & d'en tenir registre ; mais cet établissement parut si dangereux qu'il demeura sans exécution ; sur quoi voir l'article 2 du tit. des assurances ci-après. Je n'avois donc garde de proposer le renouvellement de ce projet ; & si je me suis fixé à la formalité du dépôt & de l'enregistrement au greffe de l'Amirauté ; c'est que ce parti, pourvu qu'il ne soit point question de contrôle ni de sceau, m'a paru le plus convenable à tous égards & le moins sujet à alarmer les négocians. Il ne pouvoit en tout cas exciter de plaintes que parmi ceux dont les démarches équivoques craignent la lumière ; & ceux-là ne méritent pas d'être écoutés. Voir l'art. 68 du même titre des Assurances.

Dans les pays de Consulat, le Consul étant chargé de la régie des droits des invalides, il doit en tenir un registre en forme qu'il est obligé à son tour de faire coter & parapher par le Chancelier. Article 6, tit. 10 de l'Edit du mois de Juillet 1720, concernant les invalides. On le trouvera ci-après sur le tit. des loyers des matelots.

ARTICLE XXVII.

L Es maîtres qui aborderont les ports où il y a des Consuls de la nation Française, seront tenus en arrivant, de leur représenter leurs congés, de faire rapport de leurs voyages & de prendre d'eux en partant un certificat du temps de leur arrivée & départ, & de l'état & qualité de leur chargement.

L A navigation de chaque nation étant assujettie à des regles & à des formalités générales & particulières, il est de la suite que tout navigateur rende compte de sa navigation aux Officiers établis par son Souverain, pour tenir la main à l'observation de ses regles & formalités, sans préjudice de celles qu'il doit aussi observer suivant les loix & les usages des différens ports étrangers qu'il peut fréquenter.

Mais pour se borner ici à ce qui concerne les pays de Consulat ; il est ordonné par cet article à tout maître, capitaine, ou patron de navire qui y abordera, de se présenter au Consul du lieu, de lui exhiber le congé qu'il a dû prendre à son départ de France, de lui faire le rapport de son voyage & de ses particularités, comme il le feroit ou devoit faire au Greffe de l'Amirauté, s'il étoit dans un port du Royaume ; & à son départ de prendre un certificat du même Consul, contenant la déclaration du temps de son arrivée aussi-bien que de son départ, & l'état & qualité de son chargement.

Sous prétexte que ces certificats sont nécessaires aux maîtres des bâtimens, qui des pays de Consulat s'en retournent en France, quelques Consuls s'imaginèrent que comme ils tenoient lieu en quelque sorte de congés ou passe-ports, ils pouvoient effectivement les convertir en congés, & en conséquence ils se mirent en possession d'en délivrer. Mais comme en cela ils entreprenoient sur les prérogatives de la charge d'Amiral, ils ne tardèrent pas à être avertis de leur méprise, au moyen de l'Ordonnance du 22 Décembre 1686, qui en confirmant M. l'Amiral dans le droit exclusif de donner les congés nécessaires

pour toute navigation, fit des défenses expresses aux Consuls du Levant & à tous autres, de délivrer aucuns congés ni passe-ports, sous quelque prétexte que ce fût à peine de punition; défenses renouvelées par le Règlement du premier Mars 1716, art. 10, qui a ajouté, à peine de destitution & de punition exemplaire.

Par l'article 16 du même Règlement, les maîtres de bâtimens doivent s'en retourner en France avec le congé qu'ils ont pris en partant du Royaume, en y joignant le certificat du Consul. Et afin d'éviter toute irrégularité ou omission dans les certificats que doivent donner les Consuls à ce sujet, il en a été dressé des formules que l'on trouve à la suite dudit Règlement. Voir au surplus pour ce qui regarde les Consuls les articles 9 & 19 du même Règlement du premier Mars 1716, rapporté sur l'art. 3 du titre suivant.

Dans les pays où il n'y a pas de Consul de la nation, ni de Vice-Consul; si un Capitaine François est dans le cas d'y faire un rapport, il doit le faire devant le Magistrat du pays; & s'il y manque, ce défaut ne peut être réparé. *Casa regis disc.* 1, n. 38. Arrêt du Parlement d'Aix du 27 Juin 1724, en faveur des assureurs sur le navire *le Victorieux* contre le sieur Sarrebourse & autres assurés, faute par le Capitaine d'avoir fait son rapport à l'île de Prince, où il avoit touché, devant le Commandant ou Juge Portugais.

De même, lorsque les marchandises provenant des îles & colonies Françaises, après avoir été mises en entrepôt dans le port du Royaume où elles ont été conduites, sont ensuite chargées pour l'étranger; il faut alors rapporter la preuve qu'elles ont effectivement été déchargées dans le pays étranger pour lequel elles ont été destinées, par un certificat signé du Consul François s'il y en a dans le lieu, ou à son défaut, il y a obligation de rapporter un certificat des Juges des lieux ou d'autres personnes publiques, à peine de payer le quadruple des droits. Art. 16 des Lettres-patentes du mois d'Avril 1717.

Ce titre ne se trouve point non plus encore dans l'Ordonnance de 1684 concernant la Bretagne, sans doute parce que les Bretons ne font pas le commerce du Levant. Cependant comme il y a des Consuls de la nation, ailleurs que dans le Levant, & qu'ainsi les Bretons, comme les autres navigateurs, peuvent se trouver dans le cas de communiquer avec les Consuls, & de prendre les ordres que ceux-ci sont autorisés en général à leur donner; il faut dire que ce titre les a regardés dans le principe, comme depuis qu'il n'y a plus d'Amiral particulier pour la Bretagne.



ORDONNANCE DU ROI,

Portant défenses aux Consuls du Levant, de la côte de Barbarie, & tous autres, de donner aucuns congés ni passe-ports; & aux Officiers de l'Amirauté & Commis préposés à la distribution des congés & passe-ports de M. l'Amiral, d'en délivrer aux capitaines & patrons François que pour les vaisseaux sortans des ports de ce Royaume.

Du 22 Décembre 1686.

DE PAR LE ROI.

SA Majesté ayant été informée que quelques Consuls des Echelles de Levant se sont ingérés, sous différens prétextes, de donner des congés & passe-ports aux capitaines & patrons de plusieurs vaisseaux, en vertu desquels ils ont négocié sous pavillon François, & prêté leur nom aux étrangers, même que des Officiers de l'Amirauté ont envoyé des congés à d'autres en des lieux hors du Royaume, pour des vaisseaux prétendus achetés des étrangers, quoique par l'Ordonnance du mois d'Août 1681. Sa Majesté ait réservé à M. l'Amiral seul la faculté de donner lesdits congés & passe-ports, & ordonné qu'ils ne seroient délivrés que pour les vaisseaux appartenans aux François, & montés d'équipages de la même nation sortans des ports du Royaume seulement: comme aussi que plusieurs capitaines François ont entrepris de monter des vaisseaux appartenans aux étrangers, d'y arborer le pavillon de France pendant leurs voyages, & fait leurs déchargemens & chargemens au retour dans les villes & ports des Etats du Grand-Seigneur, de Barbarie, & autres Ports, ce que les Consuls & Agens de France ont soufferts, même les ont laissé jouir des privilèges & avantages accordés aux seuls François; le tout nonobstant les défenses portées par ladite Ordonnance, & par celles des 22 Mars 1671 & 31 Octobre 1686, & par le Règlement du 24 Octobre 1681, au grand préjudice du commerce & de la navigation des Sujets de Sa Majesté. A quoi voulant pourvoir, Sa Majesté a ordonné & ordonne que lesdites Ordonnances & Réglemens seront exécutés selon leur forme & teneur.

Fait très-expresse inhibitions & défenses auxdits Consuls de Levant, de la côte de Barbarie, & tous autres de donner aucuns congés ni passe-ports, sous quelque prétexte que ce puisse être, à peine de punition; & aux Officiers de l'Amirauté, & commis préposés à la distribution des congés & passe-ports de M. l'Amiral, d'en délivrer aux capitaines & patrons François que pour les vaisseaux sortans des ports de ce Royaume, & aux conditions portées par lesdites Ordonnances du mois d'Août 1681 & 31 Octobre 1686, à peine d'interdiction, & autre plus grande s'il y échet. Enjoint Sa Majesté au sieur Girardin, son Ambassadeur à la Porte, & auxdits Consuls, de faire ôter ledit Pavillon François des navires étrangers qui entreprendront de l'usurper, & de faire arrêter les capitaines & patrons François qui se trouveront avoir prêté leur nom, pour leur être le procès fait & parfait suivant la rigueur des Ordonnances. Mande & ordonne S. M. à Monfr. le Comte de Toulouse, Amiral de France, & aux Vice-Amiraux, Lieutenans-Généraux de ses Armées navales, chefs-d'Escadres, Capitaines & autres Officiers commandans les vaisseaux, de tenir la main à l'exacte observation de la présente Ordonnance, qu'Elle veut être lue, publiée, affichée, & enrégistrée en chacun des Sieges de l'Amirauté de France, & au Greffe des Consulats de Levant, côte de Barbarie, & autres, à ce qu'aucun n'en prétende cause d'ignorance. Fait à Versailles le vingt-deuxieme Décembre mil six cent quatre-vingt-six. *Signé*, LOUIS, *Et plus bas*, COLBERT. Et scellé.



TITRE



TITRE X.

Des Congés & Rapports.

LE Congé dont il est ici question , est la permission que doit prendre de l'Amiral tout Capitaine de navire ou maître de bâtiment , avant de sortir d'un port du Royaume & de mettre en mer. On l'appelle *Bref* ou *Brieu* en Bretagne.

Le rapport est la déclaration que doit aussi faire au Greffe de l'Amirauté, tout capitaine ou maître de bâtiment, à son arrivée dans un port du Royaume, on l'appelle *Consulat* à Marseille & dans les autres ports de la Méditerranée.

Il ne s'agit que des congés dans les trois premiers articles de ce titre, les autres concernent les rapports.

ARTICLE PREMIER.

AUCUN vaisseau ne sortira des ports de notre Royaume pour aller en mer, sans congé de l'Amiral enregistré au Greffe de l'Amirauté du lieu de son départ, à peine de confiscation.

C'EST un des plus beaux droits & privileges attachés à la charge d'Amiral, que celui en vertu duquel aucun vaisseau ne peut sortir des ports du Royaume & mettre en mer sans un congé de sa part.

Du côté de l'ancienneté, il est vrai que ce droit ne se perd pas comme d'autres dans la nuit des temps, que son établissement est connu & qu'ils se rapporte à l'Ordonnance de Charles VI, de 1400, article 3; mais les motifs qui le firent introduire doivent le faire regarder comme une dépendance naturelle & immédiate de cette importante charge.

En effet ce furent d'une part les délits, excès & déprédations qui se commettoient en mer par des Armateurs de navires, & d'autre par le peu de soin que plusieurs Armateurs apportoit à l'équipement & à l'armement des vaisseaux; ce qui exposoit souvent le Pavillon François à recevoir des affronts. Tels furent les motifs des défenses faites à toutes personnes d'armer à l'avenir des navires sans congé de l'Amiral.

Et comme, de tout temps, la connoissance des crimes commis en mer & sur les greves lui avoit appartenu, de même que le commandement des Armées navales, avec inspection sur toutes sortes de bâtimens armés en guerre; il est tout naturel de conclure, que l'obligation imposée aux Armateurs, de prendre de lui un congé, de souffrir la visite de leurs navires, & de faire serment entre ses mains, de ne porter aucun dommage au sujet du Roi, amis & alliés, fut moins un droit nouvellement attaché à sa charge, que la confirmation de ses anciens privileges en cette partie, une sage précaution prise, pour le mettre plus en état de connoître les Armateurs, d'arrêter leurs excès par la crainte de la punition, & de faire respecter le Pavillon François.

Ceux qui veulent que nous n'ayons rien de bon dans notre police, comme dans notre jurisprudence, que nous n'ayons emprunté du droit Romain, prétendent que c'est-là que nous avons puisé l'idée des congés qu'il faut prendre à l'Amirauté, pour avoir la permission de naviger.

Ils citent à ce sujet la loi unique *Cod. de Littorum & itinerum custodia*, la loi seconde de *Naviculariis* aussi au Code, la loi 21, *Cod. Theodosiano eodem titulo*, & la loi *quoties cod. de naufragiis*.

Ils ajoutent que ces congés s'appelloient *securitates*, & que l'Officier qui les donnoit étoit nommé *comes commerciorum*, ce qui convient à la dénomination d'Intendant du commerce.

Ils se prévalent aussi de ce qu'il étoit défendu de naviger pendant l'hyver; c'est-à-dire, depuis le premier Octobre, jusqu'au premier Avril, durant lequel temps la mer étoit close & rapportent à cette occasion ce vers de Lucain.

Hæc eadem suadebat hyems quæ clauserat æquor.

A quoi fait allusion ce que Cicéron écrivant à son frere Quintus lui disoit: » comme je ne recevois point de vos nouvelles je jugeois bien que la mer » étoit encore fermée, &c.

Ils ajoutent encore qu'au retour du Printemps, qui rendoit la navigation libre, les Romains faisoient des jeux & des sacrifices en l'honneur de Neptune, tandis que les Grecs offroient un vaisseau à Diane; c'est-à-dire, à la Lune qu'ils regardoient comme la Déesse de la mer; d'où il semble que les Vénitiens aient emprunté la cérémonie de leur Doge fait tous les ans d'épouser la mer, le jour de l'Ascension.

Tout cela est accompagné d'un passage d'Apulée tiré du livre 11, où l'on fait parler Diane en ces termes: » la religion des peuples m'a consacré de » tout temps ce jour heureux où les tempêtes & les orages finissent avec l'hy- » ver, où la mer oubliant sa fureur recommence à devenir navigable. C'est » dans ce jour que mes prêtres me consacrent un vaisseau qui n'a jamais servi, » comme les premices de toutes les navigations qui se doivent faire sur la » mer.

Enfin ils citent d'Argentré sur l'article 56 de la Coutume de Bretagne, note premiere, n. 43, comme s'il insinuoit que c'est delà que procede la plus ancienne pratique des congés & des permission de naviger, tandis qu'il fait honneur à sa province de l'établissement de cet usage, ce qui au fonds n'est pas mieux imaginé.

Mais tout cela est de l'érudition perdue; c'est tirer les choses de trop loin.

En effet outre la défense de naviger en hyver, tout ce qu'on trouve à ce sujet dans les loix Romaines, se réduit à la confiscation des marchandises prohibées, dont l'exportation étoit faite sans une permission expresse de l'Empereur ou de ses Officiers, à l'effet de quoi il falloit déclarer le lieu de la destination du navire. Or qu'est-ce que tout cela a de commun avec le congé de l'Amiral, qui, sans aucun rapport aux marchandises, est nécessaire pour toute navigation légitime ?

Et à l'égard des *brefs ou brieux* que Pierre de Dreux, dit Mauclet, s'engagea, par transaction avec St. Louis (de l'an 1231, suivant Cleirac, page 543, & Pierre Garcie, dit Ferrande, dans son grand-routier composé en 1483,) de faire délivrer à ceux qui voudront avoir la faculté d'entrer dans ses ports & havres, & de naviger dans ses parages sans danger de confiscation; on ne voit là qu'un trait d'avarice de la part de ce Duc de Bretagne, qui ne consentit à faire cesser la cruauté & la barbarie dont il usoit dans ses États en cas de naufrage, qu'à condition que les navigateurs prendroient de lui moyennant finances, ces brefs ou brieux, sans lesquels on ne pouvoit être jetté sur les côtes de Bretagne ou y aborder, qu'aux risques de perdre tout-à-la-fois les biens & la liberté, & même la vie.

A s'en rapporter néanmoins à d'Argentré sur l'article 56 de la Coutume de Bretagne *loco cit.* l'origine de ces brefs ou brieux ne pourroit que faire honneur aux Ducs de Bretagne. Selon lui, parce que la côte de Bretagne est toute hérissée d'écueils, les Ducs par principe d'humanité, firent des défenses à tous navigateurs d'entrer dans aucun port de Bretagne ou d'en sortir sans congés de leur part, & sans prendre des pilotes du pays, qui par une longue expérience étoient en état d'éviter les écueils & de prévenir les naufrages; par où il donne à entendre que le droit de bris & naufrage exercé contre les navigateurs n'étoit que la juste peine de leur négligence à se munir de ces brefs & brieux. Mais cette idée qui lui a suggéré le désir d'excuser une Coutume aussi barbare, ne s'accorde nullement avec les brefs de sauveté qu'il falloit prendre & payer bien cherement, pour se rédimer de la confiscation des effets en cas de naufrage, ni avec les deux autres brefs appelés de conduite & de victuailles.

Quoiqu'il en soit, il est toujours vrai que l'usage de prendre des congés de l'Amiral n'a point été emprunté ni des Romains, ni des Bretons, & que l'époque de son établissement qui est de l'année 1400, suivant l'Ordonnance de Charles VI, déjà citée article 3, n'a eu que des causes justes & légitimes.

Jusques-là néanmoins il n'étoit encore question que des navires armés en guerre ou équipés en temps de guerre; mais parce que même, en temps de paix, il se commettoit de la part des François, des pillages & brigandages sur mer, tant à l'égard des sujets du Roi que des amis & alliés, désordres dont il étoit difficile d'avoir la preuve contre les coupables; François premier par son Ordonnance de 1517, en confirmant celle de 1400, ordonna article 22 que soit en temps de paix soit en temps de guerre, aucun navire ne pourroit aller à voyage lointain sans congé de l'Amiral & sans bailler caution juratoire de ne méfaire aux amis & alliés.

L'objet du législateur étoit, comme l'observe Carondas sur le code Henri; *fol. 610, verso* » que l'Amiral pût connoître les Armateurs des navires, &

» la cause de leur voyage , afin que sous prétexte d'icelui , ils ne commissent
 » larcins & pilleries , & ne devinssent corsaires & pirates pour piller les amis &
 » alliés de la France.

Jusques-là encore, & long-temps après, il n'étoit aussi question que des voyages lointains, & la peine de la contravention étoit arbitraire; mais par l'article 31 de l'Ordonnance de Henri III, du mois de Mars 1584, l'obligation de prendre un congé de l'Amiral fut étendue à tout voyage, même de port en port, & il fut ajouté que l'enregistrement en seroit fait au Greffe du lieu du départ du navire, le tout sur peine de confiscation du navire & des marchandises.

Depuis ce temps-là le droit de l'Amiral, dans la possession duquel l'Ordonnance de 1543, article 48, avoit déjà fait défenses à quiconque de le troubler, se trouva si bien établi, que l'Amiral de Montmorency fut autorisé à rendre une Ordonnance le 26 Janvier 1620, contre ceux qui navigeoient sans commission & congé de sa part, & contre les *déprédeurs*, portant que leur procès leur seroit fait par les Officiers de l'Amirauté à la requête du Procureur du Roi.

Sur la démission de cet Amiral le Roi Louis XIII ayant jugé à propos de supprimer cette charge dont le pouvoir étoit alors si étendu, & d'y substituer celle de Grand-Maître, chef & surintendant général de la navigation & commerce de France, qu'il créa en faveur du Cardinal de Richelieu; celui-ci ne tarda pas à faire un règlement daté à Paris du 2 Janvier 1627, par lequel il fixa les sommes qui lui seroient payées à l'avenir pour ses droits de congés, avec défenses à tous Capitaines & maîtres de navires, de sortir des ports & havres du Royaume sans congé, à peine d'être traités comme pirates & d'être procédé contr'eux suivant la rigueur des Ordonnances.

Le tarif porté par ce règlement subsiste encore aujourd'hui sans augmentation, quoique la valeur des especes ait triplé depuis ce temps-là; mais aussi la navigation a depuis considérablement augmenté.

Peu après intervint l'Ordonnance de 1629, qui, article 455, enjoignit de nouveau à tous navigateurs avant de mettre en mer, de prendre des congés du Grand-Maître & surintendant de la navigation sur les peines portées par les Ordonnances.

Quoique cette Ordonnance n'eût point été enregistrée au Parlement de Paris ni dans celui de Rouen, le Cardinal de Richelieu, dont le droit étoit antérieur à cette Ordonnance ne craignit point d'en rendre un autre le 28 Octobre 1637, par laquelle défenses furent faites aux Officiers de l'Amirauté de laisser sortir aucuns vaisseaux sans congé de sa part, à peine de suspension de leurs charges.

En 1641 le 23 Mars il fit aussi un règlement pour fixer les droits & vacations des Officiers de toutes les Amirautés du Royaume, tant pour l'enregistrement des congés, que pour leurs autres fonctions; & ce règlement confirmé par Arrêts du Conseil des 7 Mai 1644, 14 Octobre 1650, & 6 Septembre 1661, à quelques petits changemens près, faits par les réglemens postérieurs des 28 Mars & 20 Août 1683, subsiste aussi encore aujourd'hui.

Au reste ce n'est pas parce qu'il étoit premier Ministre qu'il faisoit ainsi des Ordonnances & Réglemens sur le fait de l'Amirauté; c'étoit en vertu des

prérogatives de sa charge de Grand-Maître & surintendant général de la navigation substituée à celle d'Amiral, en quoi il ne faisoit que suivre l'exemple des Amiraux ses prédécesseurs, qui de tout temps avoient réglé la police des Amirautés, nommé leurs Officiers & fixé les droits qu'ils étoient fondés à percevoir, quoiqu'ils fussent officiers royaux comme à présent.

Sans doute, que les défenses si souvent réitérées de laisser sortir des ports du Royaume aucuns navires sans congé de l'Amiral n'étoient pas ponctuellement exécutées, puisqu'elles furent encore renouvelées par deux Ordonnances des 20 Mai & 28 Novembre 1645, & par la Déclaration du Roi du 1 Février 1650 article 3 & 7, suivie d'une Ordonnance de Mr. de Vendôme du 1 Août de la même année, & d'une du Roi du 20 Juin 1651.

Cependant cela ne regardoit pas encore la navigation aux Isles de l'Amérique; ce n'étoit point de l'Amiral qu'il falloit prendre les congés nécessaires pour y aller. Par Arrêt du Conseil du 22 Juin 1669, le Roi s'étoit réservé le droit de les donner, & il ne les accordeoit que sur les certificats des Directeurs de la compagnie des Indes Occidentales qui avoient dans ce temps-là le commerce exclusif de ces Isles.

Mais lorsque le Roi Louis XIV rétablit au mois de Novembre de la même année 1669, la charge d'Amiral, en faveur du Comte de Vermandois, il fit cesser cette différence ou exception, puisque dans l'énumération des droits que, par confirmation il attacha à cette charge, celui de délivrer des congés à tous les vaisseaux indistinctement sortant des ports du Royaume, se trouve formellement compris; & enfin il a été invariablement confirmé par cet article, qui loin d'avoir reçu la moindre atteinte depuis ce temps-là, a au contraire été étendu jusqu'aux vaisseaux du Roi, fretés ou prêtés à des particuliers, & aux navires marchands pris pour le service du Roi, toutefois avec quelque modification ou restriction.

Cette restriction est pour le cas où le Roi paye & nourrit l'équipage & qu'il nomme le Capitaine. Hors delà qu'il s'agisse d'un vaisseau du Roi freté à quelque particulier ou à une compagnie, ou d'un vaisseau aussi du Roi armé en course pour le compte & risque des particuliers, ou enfin d'un navire marchand que le Roi a pris à fret: il est enjoint aux Capitaines qui montent & commandent ces vaisseaux ou autres bâtimens de prendre un congé de l'Amiral & de remplir les autres formalités auxquels sont sujets les Capitaines des navires marchands, avec défenses de sortir des ports sans congé & sans avoir payé les droits de l'Amiral, sur les peines portées par les Ordonnances. Arrêt du Conseil d'Etat du 25 Juillet 1702.

Par rapport aux vaisseaux du Roi armés en course pour le compte & risque des particuliers, cela avoit déjà été décidé auparavant; & en conséquence dans la guerre de 1688, les sieurs de Nesmond & de Pointis avoient été obligés de prendre des commissions de l'Amiral, comme dans la guerre de 1700, furent aussi assujettis à en prendre, les sieurs de Beaubriant, de la Rue, Dugué Trouin, Herpin, Chauvel, Graton Echard, du Bocage, St. Pol & autres.

Durant plus de 25 ans, la Compagnie des Indes Orientales, aujourd'hui connue sous le nom de Compagnie des Indes, se prétendit exempte de prendre aussi des congés & des commissions en guerre de l'Amiral; mais par Ar-

rêt du Conseil du 26 Novembre 1707, les Capitaines & Ecrivains de ses vaisseaux y furent déclarés assujettis de même qu'à faire leurs rapports à leur retour aux Officiers de l'Amirauté, à leur remettre les papiers trouvés dans les prises, & les prisonniers pour en faire les procédures, & généralement à toutes les autres formalités prescrites pour tous les navires des sujets de Sa Majesté.

Depuis ce temps-là la règle n'a point varié & le présent article a toujours eu sa pleine & entière exécution.

Aux termes de cet article & du 7^e. de la Déclaration du Roi du premier Février 1650, l'un & l'autre confirmés par l'article premier du règlement du 1^{er}. Mars 1716, il ne suffit pas même de prendre un congé de l'Amiral, avant de mettre en mer; il faut encore que le congé soit enregistré au greffe de l'Amirauté du lieu du départ du vaisseau, le tout à peine de confiscation, laquelle est au profit de M. l'Amiral comme toutes les autres qui se prononcent dans les Amirautés pour contravention aux Ordonnances & Réglemens concernans l'Amirauté. Mais la confiscation des effets naufragés ou échoués appartenans aux ennemis de l'Etat a été jugée dévolue au Roi à l'exclusion de l'Amiral. *Vide infra*, l'article 26, du tit. des naufrages.

Au reste il n'a rien été statué de nouveau par cet article. On a pu remarquer ci-dessus que cela avoit déjà été ordonné par l'article 31 de l'Ordonnance de 1584, qui avoit même ajouté la confiscation des marchandises. Ce dernier objet ayant été omis dans le présent article, il sembloit que cette confiscation du chargement avoit été rejetée tacitement comme trop rigoureuse, l'obligation de prendre un congé de l'Amiral ne regardant pas naturellement les marchandises, mais seulement le vaisseau & l'objet de son voyage.

Cependant ce n'étoit au fonds qu'une simple omission qui n'avoit pu donner atteinte à l'Ordonnance de 1584; & la preuve en résulte de l'article premier du Règlement général dudit jour premier Mars 1716 qui prononce toute-à-la-fois la confiscation du vaisseau & de son chargement.

Quant à l'enregistrement du congé, quoique cette Ordonnance de 1584 soit la première qui en ait parlé, il y a toute apparence néanmoins que la formalité étoit pratiquée auparavant, & même dès l'origine des congés, puisque l'enregistrement est la preuve spécifique du congé obtenu.

On confond assez souvent les termes de congé & de passe-port, pour désigner la permission de l'Amiral à l'effet de la navigation. L'on ne peut pas dire en rigueur que ce soit une méprise, puisque l'art. 3 du tit. premier ci-dessus employe les mêmes expressions. Cependant aujourd'hui & depuis long-temps, le congé ne s'entend que de la permission de naviger de la part de l'Amiral, & le passe-port est la permission que le Roi accorde, soit à des étrangers sujets d'une puissance ennemie de venir dans nos ports en temps de guerre; soit aux François lorsque la navigation est interdite en certains lieux; soit enfin aux amis, alliés ou neutres, d'aller en certaines circonstances à nos colonies où tout commerce leur est étroitement défendu. Ces passe-ports tous extraordinaires sont toujours accompagnés de l'attache de M. l'Amiral; & c'est dans ce sens qu'on peut dire que ce sont les siens, en même temps que ceux du Roi.

Le congé n'est donc proprement que la permission que l'Amiral accorde à

un maître de navire qui est dans un port du Royaume, d'en sortir pour aller dans un lieu désigné où la navigation & le commerce sont libres, de plein droit ou par une permission particulière du Roi.

Sans ce congé de l'Amiral, nul vaisseau ne peut mettre en mer qu'il ne soit sujet à confiscation; mais ce même congé ne donne pas droit au maître du navire d'aller dans un lieu prohibé, ou d'apporter dans le Royaume des marchandises non permises des pays étrangers. Il lui faut outre cela un passe-port ou une permission du Roi, parce que l'Amiral ne peut pas permettre de naviger dans des lieux que le Roi a défendus.

D'un autre côté le passe-port de la Cour ne tient pas lieu du congé de l'Amiral & ne dispense pas d'en prendre, parce que le Roi en permettant à un particulier d'aller dans un port prohibé, ne fait que lever les défenses à l'égard de ce particulier, & n'entend pas l'exempter des formalités établies pour la navigation en général.

Autrefois il n'étoit pas permis comme il a été observé, d'aller commercer aux Isles de l'Amérique sans un passe-port du Roi; & cet usage a subsisté jusqu'à l'Edit du mois de Février 1716. Cet Edit, que l'on trouvera ci-après, a fixé les cas dans lesquels il est nécessaire d'être muni de passe-port du Roi pour la sûreté de la navigation; mais depuis 1669 cela n'a jamais dispensé de prendre en même temps un congé de l'Amiral.

En temps de guerre, que l'entrée de nos ports est interdite à l'ennemi, le Roi accorde aussi quelquefois des passes-ports à des Capitaines de navires ennemis, à la faveur desquels ils sont reçus dans nos ports, y déchargent & vendent leurs marchandises comme en temps de paix, sans danger de confiscation, pourvu toutefois qu'ils se conforment exactement à la teneur des passe-ports du Roi, & que du reste ils se comportent comme s'ils étoient alliés & non ennemis; autrement le Procureur du Roi de l'Amirauté pourroit informer contr'eux & les faire punir suivant l'exigence du cas.

Mais comme ces passe-ports n'ont pour objet que d'affranchir les ennemis à qui ils sont accordés, de la rigueur des loix de la guerre, en leur permettant de venir dans nos ports & d'y décharger leurs marchandises, sans danger de la confiscation ni d'être fait prisonniers de guerre, leur effet aussi se borne là; & de peur qu'un même passe-port ne serve pour plus d'un voyage, il n'est accordé que pour un temps limité & sous le cautionnement de la personne à laquelle il est délivré. A l'expiration du délai, la caution doit le rapporter au bureau où elle a fait sa soumission, sur peine de l'amende stipulée, avec le certificat des Officiers de l'Amirauté du lieu où le navire a dû faire la décharge de ses marchandises & en prendre d'autres en retour, & un autre certificat des Officiers du lieu où il a dû porter ses marchandises de retour.

Quoique ce passe-port, qui autrefois devoit être déposé à l'Amirauté, serve maintenant pour le retour comme pour l'aller, le maître du navire n'est pas moins obligé, suivant l'ancien usage, de prendre un congé de M. l'Amiral, pour s'en retourner chez lui comme en temps de paix; car il n'est pas douteux que cet article, confirmé par le Règlement du premier Mars 1716, art. 1er. ne regarde les vaisseaux étrangers comme les navires François; c'est-à-dire, qu'ils ne soient obligés comme les François de prendre un

congé de l'Amiral pour sortir du port & metre en mer, soit pour s'en retourner chez eux, soit pour aller dans quelqu'autres ports du Royaume; & cela avoit été déjà décidé après tout, par Arrêt du Conseil du 19 Juillet 1645 en faveur du Duc de Brezé, Pair & Grand-Maître, chef & Surintendant général de la navigation & commerce de France, successeur du Cardinal de Richelieu; ce qui rend d'autant moins excusable la méprise du Commentateur, qui a pensé que l'obligation de prendre des congés de l'Amiral ne regardoit que les sujets du Roi.

Par le même Arrêt les capitaines étrangers furent déclarés aussi sujets comme les François, à faire leur rapport ou déclaration d'arrivée à l'Amirauté & à souffrir la visite de leurs bâtimens.

Comme cet article n'impose aux capitaines & maîtres de navire la nécessité de prendre un congé de l'Amiral que pour la sortie des ports, il est évident qu'il n'en faut pas pour l'entrée. Ordonnance de 1543, art. 13, & de 1584, art. 57; mais comme à l'entrée il faut qu'ils représentent le congé en vertu duquel ils ont navigé en faisant leur rapport d'arrivée ou de relâche, il s'ensuit qu'à défaut de représentation du congé, leurs navires seront tout de même sujets à confiscation tant par rapport aux étrangers qu'aux François.

En effet un François seroit convaincu alors d'avoir navigé sans congé, puisque son entrée dans un port suppose nécessairement sa sortie d'un autre, pour laquelle sortie il lui a fallu prendre un congé, & à l'égard de l'étranger, quoique en temps de paix il n'ait pas besoin d'un congé de l'Amiral pour entrer dans un port du Royaume venant directement de son pays; dès qu'il ne représenteroit pas le congé de l'Amirauté de sa nation, il seroit réputé venir d'un autre port de France, d'où il seroit sorti sans congé; ce qui par conséquent le soumettroit à la confiscation. Il y a plus, il seroit même justement soupçonné d'avoir navigé sans aucun congé, & alors il courroit encore plus de risques, étant sujet, pour ce manquement, à être arrêté & traité comme forban ou pirate, principe reçu chez toutes les nations.

Il ne s'ensuivroit pas delà néanmoins que pour cela seul, il dût être puni de mort; il faudroit pour mériter la peine du dernier supplice prononcée contre les pirates, qu'il eût réellement exercé la piraterie; autrement il en seroit quitte pour la confiscation de son navire & de tout son chargement, sauf les indices qui pourroient le faire soupçonner d'avoir eu intention de commettre des déprédations.

Au reste ce n'est pas seulement dans les ports du Royaume, qu'il est obligé de prendre un congé de M. l'Amiral; c'est aussi dans les ports des colonies Françaises, soit pour retourner en France ou autre lieu d'où il est venu, soit pour aller directement en France ou dans les autres colonies, à peine tout de même de confiscation du vaisseau & de son chargement. Article 1er. tit. 4 du Règlement du 12 Janvier 1717.

Pour les différentes sortes de congés de l'Amiral voir l'article 3 ci-après.



ARTICLE II.

NE feront néanmoins les maîtres tenus de prendre aucun congé pour retourner au port de leur demeure, s'il est situé dans le ressort de l'Amirauté où ils auront fait leur décharge.

TELLE est aussi la disposition de l'article premier du Règlement du premier Mars 1716, & l'on comprend qu'elle ne peut regarder que les François, puisqu'il n'y a qu'eux qui puissent avoir leur demeure dans l'Amirauté où ils ont fait leur décharge.

Il en est de même aussi par rapport aux vaisseaux qui partent de quelque port des colonies Françaises. Art. 3, tit. 4 du Règlement du 12 Janvier 1717.

Le cas de l'article le voici. Un maître de bâtiment François, de Marans, par ex. est venu avec son chargement à la Rochelle; dès qu'il a pris un congé à Marans, lieu de son chargement, pour venir en ce port, il est en règle. Après sa décharge, il déclare qu'il s'en retourne à Marans, lieu de sa demeure, il n'est point sujet alors à prendre un congé pour s'en retourner, parce que Marans est dans le ressort de cette Amirauté où il a fait sa décharge.

Mais par la raison contraire, si ce maître de bâtiment est parti de Marans, pour aller en Saintonge ou dans un autre Amirauté, & que là il ait pris un chargement pour venir en ce port de la Rochelle; non-seulement il lui a fallu prendre un congé à Marans pour aller en Saintonge, un autre en Saintonge pour venir à la Rochelle; mais encore il a besoin d'un nouveau congé pour s'en retourner chez lui à Marans. Ainsi le Commentateur n'a pas pris le sens de cet article. Le congé ne sert pour le retour comme pour l'aller, qu'autant que le lieu du retour est dans le ressort de la même Amirauté où le chargement a été pris & où la décharge a été faite. C'est l'identité ou la diversité d'Amirauté qui décide, si pour le retour il faut un nouveau congé ou non.

Au reste que le bâtiment de Marans mis en exemple, s'en retourne de ce port de la Rochelle chez lui, chargé ou vuide, c'est la même chose; il n'est pas plus obligé dans un cas que dans l'autre de prendre un congé pour son retour.

Mais aussi, il faut prendre garde, que l'exemption d'un nouveau congé n'est que pour le retour en droiture; car l'article dit simplement *pour retourner*; de sorte que si le maître du bâtiment au lieu de s'en retourner directement à Marans, passe à l'île de Ré, y décharge ou y charge des marchandises, quoi que l'île de Ré soit aussi de cette Amirauté, il sera sujet sans difficulté à faire sa déclaration au bureau de l'Amirauté du lieu où il déchargera ou chargera des marchandises, & à prendre un congé pour aller ensuite à Marans même, ou ailleurs, parce qu'alors ce n'est pas un retour simple qu'il fait, mais un nouveau voyage, & que pour chaque voyage il faut un congé aux termes de l'article précédent qui ne reçoit d'exception par celui-ci, que pour le retour simple & à droiture dans le lieu de la demeure d'où l'on est parti, situé dans le ressort de l'Amirauté où la décharge s'est faite.

Par identité de raison , si un navire étranger ou d'une autre Amirauté , qui pour s'en retourner chez lui a nécessairement besoin d'un congé , au lieu de s'en aller en droiture , touche aussi à l'isle de Ré , à Marans ou à quelqu'autre port de cette Amirauté pour y charger ou décharger des marchandises , le maître est obligé tout de même de faire sa déclaration & de prendre un nouveau congé. En rigueur même le navire seroit sujet à confiscation ; car c'est la même chose au fonds , de naviger sans congé ou de naviger différemment de la permission donnée par le congé. Mais les capitaines ou maîtres ne manquent jamais de s'excuser au moyen d'une déclaration de relâche qu'ils savent colorer aisément , & dont on veut bien se contenter.

Mais quoiqu'il en soit de la confiscation en ce cas , la déclaration est toujours de droit ; & il y a nécessité de prendre un nouveau congé , attendu que c'est réellement un nouveau voyage que fait le navire , & que si le maître en partant de ce port eût déclaré qu'il vouloit aller à l'isle de Ré ou à Marans , il ne lui auroit été délivré de congé que pour cet endroit ; ce qui l'auroit mis dans l'obligation d'y prendre un nouveau congé pour s'en retourner chez lui ou s'en aller ailleurs.

A cette occasion il se commet fréquemment des fraudes contre les droits de M. l'Amiral. Les maîtres des bâtimens qui savent qu'en abordant quelqu'un des ports de l'isle de Ré , ils seroient sujets à déclaration & à prendre un nouveau congé , ont soin de se tenir en rade , d'où leurs correspondans leurs envoient des barques ou alleges , soit pour verser des marchandises dans leurs navires , soit pour y en prendre & les porter à terre.

A la vérité ces correspondans & ces maîtres de barques seroient responsables des droits avec amende s'ils étoient ainsi surpris en contravention , suivant les Réglemens des 21 Mars 1680 , 20 Juillet 1696 , 26 Janvier 1770 , & plusieurs autres rendus en conformité ; mais ils savent si bien cacher leur manœuvre que c'est un grand hazard si l'on peut les en convaincre.

Il ne reste plus d'autre observation à faire sur cet article , si non que c'est le maître qui est spécialement chargé de prendre les congés nécessaires pour sa navigation ; & que sa contravention emporte la confiscation du navire , quoiqu'il ne lui appartienne pas , sauf le recours du propriétaire contre lui pour son indemnité.

ARTICLE III.

LE congé contiendra le nom du maître , celui du vaisseau , son port & sa charge , le lieu de son départ & celui de sa destination.

CE qui est prescrit par cet article énonce tout ce qu'un congé en général doit contenir d'essentiel , lorsqu'il est donné pour un voyage soit de cabotage ou de long cours.

Mais à cela près , qui fait la base de tout congé , il en est de plusieurs sortes & de formes différentes que les commis à leur distribution doivent observer aux termes du Règlement du premier Mars 1716 , confirmé par une Déclaration du Roi du 4 du même mois.

Il y a des congés pour les vaisseaux étrangers, & des congés pour les navires François, le titre en marque la différence.

Les premiers ont leur emploi en temps de paix, & sont nécessaires pour tous les vaisseaux étrangers qui veulent sortir de nos ports, soit pour s'en retourner chez eux, soit pour aller d'un de nos ports dans un autre; mais en temps de guerre, à cause de l'interdiction du commerce avec les ennemis, ils ne leur servent qu'autant qu'ils ont soin de se munir d'un passe-port de la Cour.

Les autres; c'est-à-dire, les congés François, sont ordinaires ou extraordinaires pour un voyage déterminé. Les premiers sont pour le cabotage, & peuvent être expédiés comme les étrangers par tous les commis des ports particuliers ou obliques de chaque Amirauté.

Les extraordinaires ne sont que pour les voyages de long cours, ou pour amener dans un port du Royaume un vaisseau construit ou acheté en pays étranger; & non-seulement ils ne peuvent être expédiés qu'au bureau principal de chaque Amirauté, mais encore par rapport aux voyages de Guinée & aux isles de l'Amérique, ils ne peuvent l'être que dans les ports où il est permis d'équiper & armer des navires pour ces sortes de voyages.

On comprend que les congés ordinaires sont du plus grand usage, puisqu'ils servent non-seulement au grand cabotage, mais encore au petit, de port en port, & qu'ils s'étendent jusqu'aux barques & allèges qui sortent du port pour aller aux navires étant hors des rades, soit pour y décharger des marchandises, soit pour y en prendre & les apporter dans le havre; pour chacun desquels voyages il faut un congé comme pour les voyages hors des Pertuis, avec cette différence seulement que les droits de ces congés sont beaucoup plus modiques que ceux du grand ou du petit cabotage; mais dans les rades il n'y a point de congé à prendre par les maîtres de barques, ou allèges, allant aux navires en charge ou décharge.

Aux termes de l'article 2 du Règlement du 23 Janvier 1727, la navigation au petit cabotage comprend tous les ports depuis Bayonne jusqu'à Dunkerque inclusivement. Le grand cabotage par conséquent s'étend de toute autre navigation plus éloignée qui n'est pas déclarée voyage de long cours; sur quoi voir l'article 59 du tit. des Assurances *infra*. Voir aussi l'Ordonnance du 18 Octobre 1740, qui après avoir déterminée les voyages de long cours & ceux du grand cabotage, & avoir donné plus d'extension qu'auparavant à la navigation au petit cabotage, déclare dans l'article 4, que tous voyages non déclarés de long cours ou du grand cabotage seront censés & réputés au petit cabotage; mais sans donner atteinte pour cela aux droits dûs tant à M. l'Amiral qu'aux Officiers de l'Amirauté, suivant l'article 5.

Il y a aussi les congés pour la pêche journalière du poisson frais; mais ceux-là durent un an, suivant l'article 3, tit. 1, liv. 5 ci-après confirmé par l'article 7 du Règlement du 31 Août 1722. Cependant si un maître de barque pêcheur chargeoit des marchandises pour quelque endroit, il seroit sujet à déclaration & à prendre un congé particulier pour remettre en mer. En cette partie les sardines salées & les huîtres sont au rang des marchandises; ainsi ceux qui les achètent des pêcheurs & qui les apportent vendre sont sujets aux droits comme les autres maîtres de bâtimens marchands.

Il faut observer qu'il n'y a que les bâtimens portant mât qui soient sujets à prendre des congés & à avoir un rôle d'équipage, suivant le Règlement ci-dessus cité du 31 Août 1722.

Les maîtres des pataches & autres bâtimens au service des fermes du Roi, sont sujets à prendre un congé, comme ceux des autres bâtimens de mer, & cela sous les peines portées par la présente Ordonnance. Article 10 de l'Arrêt du Conseil du 25 Mai 1728. Ces congés durent un an, & il faut les faire renouveler chaque année sous les mêmes peines suivant l'article 13. Outre cela le fermier ou son préposé est obligé de remettre tous les six mois au Greffe de l'Amirauté un état de lui certifié des noms & surnoms de ceux qui y sont employés, aux termes de l'article 11 dudit Arrêt du Conseil; ce qui avoit déjà été ainsi prescrit par l'article 16, tit. 14 de l'Ordonnance du mois de Février 1687, portant règlement pour la police de la ferme. Cet Arrêt du 25 Mai 1728 a été rapporté sur l'article 10, tit. 2 de la compétence.

De même il y a nécessité de prendre un congé de l'Amiral pour tous les bâtimens employés par les entrepreneurs de la voiture des sels des gabelles; soit que les bâtimens appartiennent auxdits entrepreneurs, soit qu'ils soient par eux pris à fret. Des maîtres desdits bâtimens sont aussi obligés comme les autres, de faire leurs déclarations aux greffes de l'Amirauté, de souffrir la visite dans les ports de leur arrivée, & de payer les droits portés par les tarifs. Arrêt du Conseil du 18 Octobre 1723.

En Bretagne il y a des congés particuliers pour la navigation de port en port dans la province, & ces congés durent aussi un an. Mais si les maîtres des bâtimens qui en sont porteurs vont dans une autre Amirauté charger ou décharger des marchandises, ils sont sujets aux droits ordinaires de la navigation en commerce, & à prendre un congé particulier pour s'en retourner. Il y a aussi des congés qui se délivrent dans les ports des colonies Françoises dont la durée est d'un an. Articles 5, 6 & 8 du Règlement du 12 Janvier 1717.

Autrefois les congés se délivroient en parchemin, aujourd'hui ils sont en papier, imprimés, tant pour les étrangers que pour les François, mais distingués par le titre. Tous sont au nom de M. l'Amiral, signés de lui, scellés de son sceau en cire rouge, & contre-signés par le Secrétaire-général de la marine, depuis la Déclaration du Roi du 24 Mars 1670, renouvelée par Arrêt du Conseil du dernier Juillet 1687.

Tous les congés François servent en guerre comme en paix; mais avec un simple congé, si le maître ou capitaine du navire fait une prise il n'a aucune part à y prétendre. Il faut pour qu'il profite de la prise, qu'il ait obtenu de l'Amiral une commission pour faire la course, ce qu'on appelle une commission en guerre, qui l'oblige de donner caution jusqu'à 15000 liv. *infra* article 2, tit. 9, liv. 3.

Cette commission, lorsqu'outre cela on veut faire le commerce, n'empêche pas qu'on ne prenne encore un congé à part, à moins que la commission ne soit tout-à-la-fois en guerre & en marchandises, auquel cas elle vaut aussi congé. Ces commissions dans l'un & l'autre cas s'expédient toujours en parchemin.

Il y a eu en différens temps des règles établies pour la distribution des congés. Le Règlement du premiers Mars 1716 qui est la loi subsistante à cet égard, les a réunies, & y en a ajouté quantité d'autres.

La première qui est générale & capitale, est qu'il n'en doit être délivré que pour des vaisseaux étant actuellement dans les ports du Royaume. Il n'y a d'exception que pour ceux qui auront été achetés ou construits dans les pays étrangers, à l'égard desquels il pourra être délivré des congés, mais pour trois mois seulement, sans qu'il en puisse être donné d'autres, si dans ce temps-là ils ne sont amenés dans les ports du Royaume. Cela avoit déjà été prescrit par les articles 2 & 3 du Règlement de Strasbourg; mais l'article 2 du Règlement du premier Mars 1716 ajoute que ces congés ne seront délivrés que sous la soumission des maîtres ou capitaines pour le retour du navires dans quelque port du Royaume dans ledit temps, à peine de 1500 liv. d'amende & de punition corporelle, s'il est vérifié qu'ils aient abusé du congé.

Cependant si les propriétaires François d'un vaisseau acheté ou construit en pays étranger avoient occasion de lui faire faire un voyage avantageux avant d'être amené en France, les Officiers de l'Amirauté pourroient leur faire expédier un congé pour un temps proportionné, qui seroit fixé dans le congé, en faisant néanmoins soumettre l'armateur de rapporter les certificats des Consuls François des lieux, tant du départ du vaisseau que de celui où il sera permis d'aller, & de ramener le vaisseau en France dans le temps prescrit; le tout sous la même peine de 1500 liv. d'amende, dont il sera tenu de donner caution en recevant le congé, qui ne lui sera point délivré autrement. C'est encore ce que porte ledit article 2 du Règlement de 1716, mais cela a été changé par la Déclaration du Roi du 24 Décembre 1726, portant qu'il ne sera délivré à l'avenir des congés pour les vaisseaux achetés ou construits dans les pays étrangers que pour le terme de trois mois seulement, à l'effet de revenir directement en France, sans que les capitaines, maîtres ou patrons puissent entreprendre aucune autre navigation, dérogeant quant à ce seulement, au Règlement du premier Mars 1716, lequel fera au surplus exécuté selon sa forme & teneur.

Ce n'est pourtant pas le seul changement qui ait été fait à ce Règlement, & l'article 3 ne subsiste plus que par rapport à l'obligation imposée aux propriétaires de ces vaisseaux achetés ou bâtis en pays étranger, de déposer au greffe de l'Amirauté le rôle des équipages desdits vaisseaux, soit que ceux qui les composeront aient été engagés en France ou en pays étranger; & pour les défenses qui y sont faites de faire enregistrer de faux rôles sous peine des galères & de confiscation de la part que le coupable aura dans le navire & son chargement.

Du reste, au lieu de déposer ces rôles au greffe de l'Amirauté du lieu où les vaisseaux auront été construits ou achetés, c'est au greffe de l'Amirauté du lieu où le congé sera expédié qu'il faut les déposer, suivant ladite déclaration du Roi du 24 Décembre 1726.

Et en ce qui concerne les personnes dont ces rôles doivent être composés; qui aux termes dudit article 3 doivent être tous François, sans qu'à l'avenir il pût y avoir aucun étranger (contre la disposition de l'article 8 du Règlement de Strasbourg qui permettoit d'y en employer jusqu'au tiers, moyennant que les Officiers fussent François); comme ce nouvel arrangement étoit préjudiciable au commerce; par Ordonnance du 20 Octobre 1723, la permission d'employer des étrangers jusqu'au tiers dans les rôles d'équipage fût réta-

blie , à condition néanmoins que tous les Officiers jusque & compris le maître ou premier pilote , fussent tous François résidens actuellement en France , laquelle permission a été renouvelée & confirmée par ladite Déclaration du 24 Décembre 1726. Elle paroît exiger néanmoins que non-seulement le capitaine ou maître , mais encore tous les officiers mariniens & les deux tiers des matelots soient François actuellement demeurans dans le Royaume ; mais aussi elle n'a pour objet que les navires achetés ou construits en pays étranger ; au moyen de quoi rien n'empêche que l'Ordonnance du 20 Octobre 1723 ne subsiste pour les équipages des navires armés & expédiés dans le Royaume. Voir l'article 10 , tit. des matelots *infra*.

Tous les autres articles dudit Règlement de 1716 sont restés dans leur force & vigueur , en conséquence , par rapport aux bâtimens François ou étrangers dont les capitaines ou maîtres se présentent pour prendre des congés , il ne doit leur en être délivré que sur un certificat du Lieutenant de l'Amirauté , que le navire est actuellement dans le port , avec sa déclaration s'il est François ou étranger , à cause de la différence des formules ; & si c'est un vaisseau François pour lequel il y ait déjà eu un congé expédié , il en sera fait mention dans le certificat & du siege où il aura été expédié ; afin que le commis à la distribution ait soin , comme il y est tenu , de retirer l'ancien & d'en faire mention dans le nouveau congé qu'il délivrera ; & faute par le capitaine de représenter l'ancien congé , le vaisseau sera confisqué comme étant sorti sans congé du lieu de son départ. Tout cela est ainsi réglé d'après l'Arrêt du Conseil du 31 Juillet 1687 par l'article 4 dudit Règlement , qui ajoute que si le navire a déjà été monté par un autre maître ou capitaine , celui qui demandera le congé sera tenu de représenter le congé du précédent voyage , & le premier maître obligé de le lui remettre , sous peine d'amende arbitraire & de prison qu'il tiendra jusqu'à ce qu'il ait satisfait , ou qu'il ait fait voir ce qu'est devenu le congé , faute de quoi le vaisseau & son chargement seront confisqués comme ayant navigé sans congé.

Le certificat que doit donner le Lieutenant de l'Amirauté sera délivré *gratis* & sur un papier commun , pour être remis au commis à la distribution des congés qui en fera mention dans le congé ; & après l'avoir rempli & enregistré , il l'envoyera au Greffe de l'Amirauté pour y être enregistré par ordre de date & de numéro , article 5. Ce qui avoit déjà été ordonné par l'Arrêt du Conseil du 31 Juillet 1687.

L'article 6 fait défenses aux Lieutenans d'Amirauté d'expédier aucuns certificats pour des François qu'à ceux qui auront été reçus Capitaines ou maîtres en la manière prescrite par l'Ordonnance de 1681 ; à quoi il faut ajouter , & par l'Ordonnance de 1689 , de même que par le règlement du 15 Août 1725. Voir à ce sujet les observations sur l'article premier , titre du Capitaine *infra*.

Par l'article 7 il est aussi défendu aux commis à la distribution des congés d'en délivrer aucuns aux Capitaines ou maîtres qui en demanderont , & il leur est enjoint de les remettre au Lieutenant de l'Amirauté après en avoir reçu le certificat qu'ils seront tenus de garder pour leur décharge ; comme aussi il leur est défendu de délivrer aucun congé en blanc , d'intervir l'ordre des numéros , ni de délivrer pour les vaisseaux étrangers des feuilles du

modele destiné uniquement pour les vaisseaux François; le tout sur peine de 1000 livres d'amende & de plus grande s'il y échoit.

Les articles 8, 11 & 12 concernant les François qui achètent ou qui font construire des vaisseaux dans les pays étrangers, & ils sont conformes au règlement de Strasbourg, il en fait mention sur l'article premier liv. 2, tit. 8 des propriétaires des navires.

L'article 9 concernant les certificats qu'il faut prendre des Consuls au sujet des vaisseaux construits ou achetés en pays étrangers relativement audit règlement de Strasbourg, défend auxdits Consuls de donner de fausses attestations ni de favoriser en aucune sorte les fraudes des sujets du Roi & des étrangers à cet égard, sous peine de 1500 livres d'amende, d'être privés de leur Consulat, & déclarés indignes & incapables d'en posséder aucun à l'avenir; à l'effet de quoi le procès leur sera fait & parfait à l'Amirauté.

Défenses pareillement par l'article 10 aux Consuls du Levant & de la côte de Barbarie & à tous autres, de donner aucun congé ou passe-port à aucun vaisseau pour quelque cause & sous quelque prétexte que ce soit, à peine de destitution & de punition exemplaire; enjoint à l'Ambassadeur de France à Constantinople & auxdits Consuls de faire ôter les pavillons François aux bâtimens étrangers qui entreprendront de le porter; de faire arrêter les Capitaines & patrons François qui se trouveront avoir prêté leurs noms, de les envoyer à Marseille avec les congés qu'ils auront surpris, pour leur procès leur être fait & parfait suivant la rigueur des Ordonnances par les Officiers de l'Amirauté, ensemble à ceux qui auront eu part à la délivrance desdits congés; attribuant à cet effet aux Officiers de l'Amirauté de Marseille, privativement à tous autres, la connoissance de ces sortes de délits, sans exclure cependant lesdits Consuls du privilege d'admettre sous leur protection les bâtimens étrangers portant le pavillon de leur nation ou celui de Jerusalem, qui pourroient *par ce refus* se mettre sous celle des Consuls des autres nations, en leur faisant payer les droits consulaires accoutumés suivant les capitulations & l'usage qui s'est toujours pratiqué.

L'article 13 fait encore défenses à tous sujets du Roi, capitaines, matelots & tous autres de faire aucun commerce des congés de l'Amiral & d'en vendre aux étrangers, sous peine des galeres, à laquelle seront pareillement sujets ceux qui leur auront servi pour Capitaines de pavillon. Et l'article 14 défend aussi aux maîtres ou capitaines d'employer des congés & passe-ports de l'Amiral pour faire naviger les vaisseaux étrangers sous pavillon François, à peine de confiscation des vaisseaux & de leur chargement, de 1000 livres d'amende & des galeres tant contre les capitaines ou patrons que contre les marchands & autres qui se trouveront y avoir contribué.

L'article 15 porte que les congés pour les vaisseaux qui vont faire un simple voyage dans le Levant, ne seront que pour un an au plus, si ce n'est aux termes de l'article 16, pour les vaisseaux allans en caravanne; auquel cas les congés pourront être délivrés pour deux ans en payant doubles droits, &c.

L'article 17 enjoint à tous Capitaines, maîtres ou patrons d'avoir une copie dudit règlement dans leur bord à peine de 1000 livres d'amende pour la premiere fois & de plus grande en cas récidive, & défend aux Officiers

de l'Amirauté d'en recevoir aucuns qu'après l'avoir interrogé sur ledit règlement & avoir reconnu qu'il en fait les dispositions.

L'article 2 du règlement de Strasbourg vouloit que les congés fussent limités à un temps convenable pour le voyage, & qu'ils ne fussent expédiés au plus que pour 6 mois, excepté les voyages de long-cours, où toutefois le congé ne pourroit servir que pour un an. Mais par la Déclaration du 17 Janvier 1703, confirmative de ce règlement, il y fut dérogé en cette partie, & ordonné que la durée des congés pourroit être prorogée dans les voyages de long-cours jusqu'à deux ans pour le Levant & les Indes Orientales.

Pour ce qui est de la navigation au petit cabotage, il ne doit être délivré aux maîtres ou patrons des rôles d'équipage que pour 3 ou 4 mois au plus, sans que lesdits maîtres ou patrons puissent excéder ce terme sous quelque prétexte que ce soit, à peine de 25 livres d'amende pour chaque mois excédant & de confiscation des bâtimens après une année expirée. Article 9 de l'Ordonnance du 18 Octobre 1740. L'article 10 défend de leur délivrer aucun congé qu'ils n'ayent déposé au greffe de l'Amirauté un double de leur rôle.

Observer que pour quelque temps que le congé soit accordé, il cesse & demeure sans effet dès que le voyage est fini; après lequel les Capitaines, maîtres ou patrons indistinctement sont tenus de représenter leurs rôles d'équipage à l'Officier des Classes, & leurs congés aux Officiers de l'Amirauté du port où ils feront leur retour, avant d'obtenir de nouveaux rôles & congés, à peine de 200 livres d'amende contre les Capitaines au long-cours ou au grand cabotage, & de 50 livres pour ceux du petit cabotage. Article 11 de la même Ordonnance du 18 Octobre 1740.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

Portant défenses à tous capitaines, maîtres, & autres, commandans les vaisseaux, barques & autres bâtimens qui sont & seront ci-après dans les ports de France, même ceux de Sa Majesté qui auront été frétés aux particuliers, d'en sortir sans avoir pris les congés de l'Amiral de France & en avoir payé le droit aussi-bien que celui d'ancrage, à l'exception des vaisseaux & autres bâtimens appartenans aux particuliers dont Sa Majesté payera & nourrira les équipages, nommera les capitaines qui en seront exempts.

Du 25 Juillet 1702.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

SUR ce qui a été représenté au Roi étant en son Conseil, par Louis Alexandre de Bourbon, Comte de Toulouse, Amiral de France, que bien qu'il soit défendu par les Ordonnances & Réglemens de la Marine, à tous capitaines & maîtres des vaisseaux & autres bâtimens de sortir des ports du Royaume sans prendre ses congés, & payer le droit d'ancrage attribué à la

à la charge d'Amiral de France, quelques-uns ont voulu s'en exempter sous prétexte qu'ils ont fretés pour le service de Sa Majesté, ou que les bâtimens appartiennent à Sadite Majesté, & d'autant qu'il n'y a aucune exception en leur faveur dans lesdites Ordonnances, & que l'intention de Sa Majesté est que ledit Sr. Comte de Toulouse, jouisse de tous les droits & prérogatives attribués à ladite charge. Sa Majesté étant en son Conseil a fait très-expresses inhibitions & défenses à tous capitaines, maîtres & autres, commandans les vaisseaux, barques & autres bâtimens, qui sont & seront ci-après dans les ports de son Royaume, même ceux qui, appartenant à Sa Majesté, auront été

fretés aux particuliers, d'en sortir sans avoir pris les congés de l'Amiral de France, & en avoir payé le droit, aussi-bien que celui d'ancrage, en la manière & sous les peines portées par lesdits Réglemens & Ordonnances. Veut néanmoins Sa Majesté que les vaisseaux & autres bâtimens appartenans aux particuliers, dont elle payera & nourrira les équipages, & nommera les capitaines, soient exempts desdits droits de congé & d'ancrage : Enjoint Sa Majesté aux Officiers de l'Amirauté de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le vingt-cinquième Juillet mil sept cent deux. Signé PHELYPEAUX.

EXTRAIT

De l'Arrêt du Conseil d'Etat, du 26 Novembre 1707, rendu entre M. l'Amiral & la Compagnie des Indes Orientales, touchant les droits d'Amirauté.

VU au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, les mémoires respectivement présentés par Louis-Alexandre de Bourbon, Comte de Toulouse, Amiral de France d'une part, & les directeurs de la Compagnie Royale des Indes Orientales, & d'autres, &c. Oui le rapport du Sr. Comte de Pontchartrain, Secrétaire d'Etat, ayant le département de la Marine. Le Roi étant en son Conseil, faisant droit sur le tout ayant aucunement égard aux demandes des parties, a ordonné & ordonne que l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681, sera exécutée selon sa forme & teneur, pour les vaisseaux de la Compagnie des Indes Orientales, & en conséquence que les capitaines, écrivains & autres Officiers desdits vaisseaux, seront assujettis à prendre des congés & commissions en guerre, faire leurs rapports aux Officiers de l'Amirauté, leur remettre les papiers trouvés dans les prises & les prisonniers pour en faire les procédures, & généralement

à ce qui est prescrit par ladite Ordonnance, ainsi qu'il se pratique pour tous les autres bâtimens des sujets de Sa Majesté, ayant égard à l'Edit du mois d'Août 1664, confirmé par la Déclaration du mois de Février 1685, elle a maintenu & confirmé ladite Compagnie des Indes Orientales, dans l'exemption du dixième de l'Amiral, pour les prises qui ont par elle été ci-devant faites, ou qui se feront à l'avenir au-delà de la ligne seulement ; & à l'égard des prises qui ont été ou seront par elle, faites à l'avenir au-deçà de la ligne, Sa Majesté les a déclarées sujettes audit droit, conformément à l'Ordonnance de 1681, du consentement de ladite Compagnie des Indes Orientales, que Sa Majesté a au surplus maintenu & confirmé dans ses privilèges & exemptions. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le 26 Novembre 1707.

Signé PHELYPEAUX.



É D I T D U R O I ,

Qui décharge les Négocians de l'obligation de prendre des passe-ports de Sa Majesté, pour envoyer leurs vaisseaux dans les lieux où il n'y a point d'interdiction, pour la navigation ni pour le commerce, & qui explique les cas dans lesquels lesdits passe-ports seront à l'avenir expédiés.

Donné à Paris au mois de Février 1716.

R E G I S T R É E N P A R L E M E N T .

L OUIS par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre: A tous présens & avenir, Salut. Les négocians de notre Royaume nous ayant représenté que l'obligation à eux imposée de prendre, outre les congés de l'Amiral de France, des passe-ports expédiés en notre nom pour la navigation de leurs vaisseaux, est très-préjudiciable au commerce, non-seulement par la longueur inévitable de l'expédition de ces passe-ports; mais aussi par l'abus qui s'est introduit dans leur distribution & auquel il seroit impossible de remédier quelques sages précautions qui puisse être prises; nous avons fait examiner avec soin, les Edits, Arrêts, Ordonnances & autres Réglemens rendus par le feu Roi de glorieuse mémoire, notre très-honoré Seigneur & Bisayeul, pour imposer aux négocians, la nécessité de prendre lesdits passe-ports, & nous avons reconnu qu'ils n'ont pour la plupart été rendus qu'à l'occasion du privilège, accordé en 1669, à la Compagnie des Indes Occidentales, de faire le commerce de l'Amérique exclusivement à tous autres, lequel privilège a été révoqué, par Edit du mois de Décembre 1674; & que ceux rendus depuis la révocation dudit privilège, n'ont eu pour motif, que des raisons particulières qui ne subsistent plus, & que d'ailleurs l'obligation imposée aux négocians de prendre lesdits passe-ports, a été multipliée sans nécessité & appliquée à beaucoup de navigations, où suivant les termes précis des Ordonnances rendues pour la Marine, & notamment celle de 1681, les congés de l'Amiral de France doivent suffire. Et comme nous désirons procurer à nos sujets toutes les facilités convenables pour la navigation de leurs vaisseaux & le soutien de leur commerce; nous avons résolu de réduire l'obligation de prendre des passe-ports expédiés en notre nom, aux seuls cas où ils sont nécessaires, & de main-

tenir pour le reste l'usage établi par les Ordonnances rendues, concernant la Marine, de prendre seulement les congés de l'Amiral de France. A ces causes & autres considérations, à ce nous mouvans, de l'avis de notre très-cher & aimé Oncle le Duc d'Orléans Régent, de notre très-cher & très-ami Cousin le Duc de Bourbon, de notre très-cher & très-ami Oncle le Comte de Toulouse, & autres Pairs de France, grands & notables personnages de notre Royaume & de notre certaine science, pleine puissance & autorité Royale, nous avons par le présent Edit perpétuel & irrévocable. Dit, statué & ordonné, disons, statuons & ordonnons, voulons & nous plaît.

A R T I C L E P R E M I E R .

Que les capitaines & maîtres des vaisseaux qui seront envoyés par les négocians, en lieux où il n'y a point d'interdiction pour la navigation ni pour le commerce, soit obligé de prendre seulement des congés de l'Amiral de France, suivant l'usage, & dans les formes ordinaires.

II. Les capitaines & maîtres des vaisseaux François ou neutres, destinés pour porter des marchandises en pays ennemi, seront tenus de prendre des passe-ports de nous, avec l'attache de l'Amiral de France.

III. Quand pour des raisons particulières, nous jugerons à propos de permettre dans notre Royaume & Etats de notre obéissance, l'introduction des marchandises de pays ennemi, les capitaines des vaisseaux, soit neutres ou ennemis chargés desdites marchandises, seront pareillement tenus de prendre des passe-ports de nous, avec l'attache de l'Amiral de France.

IV. Il fera aussi donné des passe-ports expédiés en notre nom, pour la sortie des bleds

& autres productions de la terre, dont l'extraction ne sera point permise, soit qu'ils doivent être transportés dans des pays étrangers, ou d'une province à une autre, de notre Royaume & Etats de notre domination.

V. Lorsque nous croirons devoir permettre aux négocians François d'envoyer leurs vaisseaux dans l'étendue des concessions accordées à des Compagnies établies pour le commerce, les capitaines & maîtres desdits vaisseaux seront pareillement tenus de prendre de nous des passe-ports avec l'attache de l'Amiral de France.

VI. Quand pour des raisons particulières, nous jugerons à propos de donner des ordres pour faire fermer les ports de notre Royaume, & des terres & pays de notre obéissance, soit que ces ordres s'étendent à tous nos ports en général, ou seulement à quelques ports dénommés; nous voulons qu'aucun vaisseau, soit François ou Etranger, ne puisse sortir desdits ports ou y entrer sans passe-ports de nous, avec l'attache de l'Amiral de France.

Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers, les gens tenant notre Cour de Parlement à Paris, que le présent Edit ils ayent à faire lire, publier & registrer, & le contenu en icelui, garder & observer selon sa forme & teneur, nonobstant tous Edits, Déclarations, Arrêts, Ordonnances & Réglemens à ce contraires auxquels nous avons dérogé & dérogeons par le présent Edit; aux copies duquel, collationnées par l'un de nos amés & féaux Conseillers, Secrétaires, voulons que foi soit ajoutée ainsi qu'à l'original: Car tel est notre plaisir, & afin que ce soit chose ferme & stable à toujours, nous y avons fait mettre notre Scel. Donné à Paris au mois de Février, l'an de grace mil sept cent seize, & de notre regne le premier. *Signé* LOUIS. *Et plus bas*, par le Roi, LE DUC D'ORLÉANS Régent, présent. PHELYPEAUX. *Visa*, Voysin: Et scellé du grand Sceau de cire verte, en lacs de soye rouge & verte.

REGLEMENT

Que le Roi, de l'avis de son très-cher & très-ami Oncle le Duc d'Orléans Régent, veut être observé à l'avenir par ses sujets propriétaires des vaisseaux, barques & autres bâtimens de mer, & par ceux qui en acheteront ou en feront construire, tant en France que dans les pays Etrangers, de même que par les commis à la distribution des congés du Comte de Toulouse, Amiral de France, pour la navigation desdits bâtimens, & par les Consuls François établis dans les pays étrangers. Du premier Mars 1716.

ARTICLE PREMIER.

AUCUN vaisseau ne sortira des ports de Sa Majesté sans congé de l'Amiral de France enregistré au Greffe de l'Amirauté du lieu de son départ, sous peine de confiscation du vaisseau & de son chargement; ne seront néanmoins les maîtres tenus de prendre aucun congé pour retourner au port de leur demeure s'il est situé dans le ressort de l'Amirauté où ils auront fait leur décharge.

Les commis à la distribution des congés auront des formules de congés différentes, les unes destinées pour les François, & les autres pour les vaisseaux étrangers.

II. Les congés de l'Amiral ne seront délivrés que pour les vaisseaux qui seront actuellement dans les ports du Royaume, si ce n'est pour ceux qui auront été achetés ou construits dans

les pays étrangers pour lesquels il pourra être délivré des congés pour trois mois seulement, sans qu'il leur en puisse être donné d'autre si dans ce temps ils ne sont amenés dans les ports du Royaume.

Les capitaines ou patrons desdits bâtimens, leurs confortis ou correspondans, auxquels lesdits congés seront délivrés, passeront leur soumission à l'Amirauté pour le retour dudit bâtiment dans l'un des ports du Royaume, dans le terme porté par le congé, sous peine de quinze cens livres d'amende & de peine corporelle, s'il est vérifié qu'ils aient abusé du congé qui leur aura été délivré.

Si néanmoins les propriétaires François d'un vaisseau acheté ou construit dans les pays étrangers avoient occasion de lui faire faire une navigation avantageuse, avant que de revenir en France, ils pourront demander un congé à cet

effet, qui leur sera accordé par les Officiers de l'Amirauté pour un temps proportionné à ce voyage, qui sera expliqué par le congé, & en prenant les soumissions de l'Armateur; de rapporter les certificats des Consuls François des lieux de son départ & de celui où il lui est permis d'aller & de ramener le vaisseau en France dans le temps qui lui aura été prescrit; le tout sous peine de quinze cens livres d'amende, dont il sera tenu de donner caution en recevant le congé, qui ne sera point délivré autrement.

III. Veut Sa Majesté que les propriétaires des vaisseaux bâtis & achetés dans les pays étrangers, aux conditions ci-dessus, soient tenus de mettre au Greffe de l'Amirauté du lieu où ils ont été construits ou achetés avant leur départ, le rôle des équipages desdits vaisseaux, contenant les noms, âges, demeure & pays des Officiers mariniens & matelots, dont ils seront composés, soit qu'ils soient engagés en France ou dans les pays étrangers, & qu'il ne soit donné aucun congé ni passeport, si le capitaine, maître ou patron, ensemble tous les Officiers, ne sont François & actuellement demeurans dans le Royaume, sans qu'il puisse y avoir aucun étranger à l'avenir; défend Sa Majesté de faire enregistrer de faux rôles sous peine des Galères contre celui qui l'aura fait enregistrer, & de confiscation de la part qu'il aura dans le vaisseau & dans le chargement.

Sera néanmoins permis aux capitaines qui auront fait construire ou qui auront acheté des bâtimens dans les pays étrangers, d'engager sur les lieux des Officiers mariniens & matelots François qui s'y trouveront dégradés pour naviger pendant le temps de leur congé, dont il sera fait un rôle en bonne forme, signé par le Consul François, & qui sera envoyé par lui à l'Amirauté avec le contrat, pour y être enregistré; & pour l'ordre des Classes il sera envoyé aussi par ledit Consul un *duplicata* dudit rôle au Commissaire du département du port où les vaisseaux devront faire leur retour. Les matelots François étant actuellement en France, qui ne seront pas de la Classe de service prescrite par l'Ordonnance, dont les propriétaires François auront besoin pour leurs vaisseaux construits, ou achetés en pays étrangers, pourront y aller après que le rôle d'équipage aura été expédié par le commis des Classes, en la forme prescrite par l'Ordonnance de 1689.

IV. Chaque capitaine ou maître, soit François ou étranger, qui voudra prendre son congé, sera tenu de faire certifier par le Lieute-

nant d'Amirauté en chaque port, que le bâtiment est actuellement dans le port & qu'il appartient à des François ou à des étrangers; & à l'égard des vaisseaux François, en cas qu'il leur est déjà été expédié un congé, il en sera fait mention dans le certificat, comme aussi du Siege où il aura été expédié; & comme il y a des formules particulières pour les congés qui doivent être délivrés aux vaisseaux François, & d'autres pour les congés qui doivent être délivrés aux vaisseaux étrangers, le Lieutenant aura soin de spécifier dans son certificat celle de deux formules qui devra être délivrée à chaque vaisseau.

Sera tenu le commis à la distribution des congés d'énoncer dans le nouveau congé qu'on lui aura remis l'ancien qu'il gardera aussi pour sa décharge, & qu'il sera obligé de représenter en rendant ses comptes; & faute par ledits maîtres ou capitaines de le représenter, lesdits vaisseaux seront confisqués, comme étant sortis sans congé du lieu de leur départ, conformément à l'Ordonnance de 1681.

Si le vaisseau a déjà été monté par un autre maître, celui qui demandera le congé sera tenu de rapporter le certificat du précédent voyage, & le premier maître tenu de lui remettre sous peine d'amende arbitraire & de prison qu'il tiendra, tant & si long-temps qu'il ait représenté ledit congé, ou qu'il ait fait voir ce qu'il est devenu, faute de quoi le vaisseau & son chargement seront confisqués, comme ayant navigué sans congé.

V. Ledit certificat sera délivré *gratis* & sur papier commun par le Lieutenant d'Amirauté, pour être remis au commis à la distribution des congés de l'Amiral, qui en fera mention dans ledit congé, qui sera par lui rempli & enregistré en conformité, & ensuite envoyé au Lieutenant de l'Amirauté pour en ordonner l'enregistrement au Greffe par ordre de date & de *numéro*.

VI. Défend Sa Majesté au Lieutenant d'Amirauté d'expédier aucuns certificats pour des François qu'à ceux qui auront été reçus capitaines ou maîtres en la manière prescrite par l'Ordonnance de 1681.

VII. Défend Sa Majesté aux commis à la distribution des congés d'en délivrer aucuns aux maîtres qui les demandent; mais de les remettre au Lieutenant de l'Amirauté après en avoir reçu le certificat, qu'il sera tenu de garder pour sa décharge; comme aussi de délivrer aucun congé en blanc, d'intervertir l'ordre des *numéros* dans la délivrance des congés, ni de délivrer pour les vaisseaux étrangers des

feuilles de congé du modèle qui est destiné uniquement aux vaisseaux François ; le tout sous peine de mille livres d'amende , & d'en répondre en son propre & privé nom , & de plus grande peine s'il échoit.

VIII. En cas qu'un François veuille faire bâtir quelque vaisseau dans les pays étrangers, Sa Majesté veut qu'il en fasse sa déclaration à l'Amirauté la plus prochaine du lieu de sa demeure aussi-tôt qu'il en donnera le premier ordre , & qu'il la réitere lorsqu'il sera achevé de bâtir ; laquelle déclaration contiendra le lieu où le vaisseau sera bâti , le port du vaisseau , ensemble les participes & intéressés en la propriété d'icelui , qui ne pourront être à l'avenir que des François domiciliés dans le Royaume , sans que les étrangers puissent y avoir aucune part , & sous les mêmes peines que ci-dessus contre ceux qui feront de fausses déclarations.

IX. En cas qu'il y ait un Consul de la nation Française dans les pays où les François feront construire ou acheter les vaisseaux , veut Sa Majesté qu'ils soient tenus de rapporter aux Officiers de l'Amirauté l'attestation dudit Consul , contenant l'état & qualité du vaisseau , & la connoissance qu'il aura des vendeurs ou entrepreneurs , ensemble des Notaires ou autres personnes publiques qui auront passé les contrats qui seront par lui légalisés ; défend auxdits Consuls de donner de fausses attestations , ni de favoriser en aucune sorte de fraudes des sujets de Sa Majesté & des étrangers à cet égard , sous peine de quinze cens livres d'amende , d'être privés de leur Consulat & déclarés indignes & incapables d'en posséder aucun à l'avenir ; à l'effet de quoi leur procès leur sera fait & parfait à l'Amirauté de Marseille.

X. Défend Sa Majesté aux Consuls du Levant de la côte de Barbarie , & à tous autres , de donner aucun congé ni passe-port à quelque vaisseau , pour quelque cause & sous quelque prétexte que ce puisse être , à peine de destitution & de punition exemplaire ; enjoint à son Ambassadeur à Constantinople , & auxdits Consuls , de faire ôter les pavillons François aux bâtimens étrangers qui entreprendront de le porter , faire arrêter les capitaines & patrons François qui se trouveront avoir prêté leurs noms , de les envoyer à Marseille avec les congés qu'ils auront surpris , pour leurs procès leur être fait & parfait suivant la rigueur des Ordonnances par les Officiers de l'Amirauté , ensemble à ceux qui auront eu part à la délivrance desdits congés , attribuant à cet effet aux Officiers de l'Amirauté de Marseille , privativement à tous autres la connoissance de

ces sortes de délits , sans exclure pourtant lesdits Consuls du privilège d'admettre sous leur protection les bâtimens étrangers portant le pavillon de leur nation ou celui de Jérusalem , qui pourroient par ce refus se mettre sous celle des Consuls des autres nations , en leur faisant payer les droits Consulaires accoutumés suivant les capitulations & l'usage qui s'est toujours pratiqué.

XI. Veut Sa Majesté que les marchands ou autres particuliers qui auront fait bâtir ou acheter des vaisseaux bâtis dans les ports du Royaume , fassent leurs déclarations pardevant les Officiers d'Amirauté du lieu de leur demeure , portant que le vaisseau leur appartient entièrement , sans qu'aucun étranger y puisse avoir part ; mais seulement des François domiciliés dans le Royaume ; & sera cette Déclaration enregistrée au Greffe de l'Amirauté avec les contrats d'acquisition pour y avoir recours en cas de besoin , défend Sa Majesté de faire de fausses Déclarations ou d'enregistrer de faux contrats , sous peine de confiscation du vaisseau , de mille livres d'amende contre chacun de ceux qui se trouveront avoir part à la fausseté.

XII. Lorsqu'un François aura acheté quelque vaisseau dans les pays étrangers , Sa Majesté veut qu'il fasse enregistrer son contrat au Greffe de l'Amirauté la plus prochaine de sa demeure , & qu'il fasse les mêmes Déclarations & sous les mêmes peines.

XIII. Défend Sa Majesté à tous ses sujets , capitaines , maîtres , patrons , matelots ou autres , de faire aucun commerce des congés de l'Amiral de France , & d'en vendre aux étrangers pour de l'argent , sous peine des Galeres , contre ceux qui seront convaincus d'avoir eu quelque sorte de part à ce commerce , ou d'avoir servi pour capitaine de pavillon.

XIV. Défend Sa Majesté à tous maîtres , capitaines & patrons François d'employer des congés & passe-ports de l'Amiral de France pour faire naviguer les vaisseaux étrangers sous pavillon François , à peine de confiscation des vaisseaux & de leur chargement , de mille livres d'amende , & des Galeres contre tous capitaines , patrons , marchands & autres qui se trouveront y avoir contribué.

XV. Les congés pour les vaisseaux qui vont faire un simple voyage en Levant , ne seront que pour un an au plus.

XVI. Les congés pour les vaisseaux qui vont en caravane , pourront être délivrés , pour deux ans , en payant double droit à

l'Amiral & aux Officiers d'Amirauté, à qui Sa Majesté enjoint de n'en expédier aucun que pour des vaisseaux appartenans à des François, & à condition que le capitaine ou patron à qui le congé sera accordé, ne pourra vendre son bâtiment pendant sa caravane qu'en remettant son congé au Consul François de l'endroit où il aura vendu son bâtiment, en déclarant par un acte à la Chancellerie du Consulat, les motifs qui l'engagent à le vendre, & en produisant les titres ou pouvoirs en forme qu'il a des intéressés audit bâtiment, faute de quoi il ne pourra le vendre, & sera ledit Consul obligé de donner avis de cette vente aux Officiers de l'Amirauté où ledit congé a été délivré, & de leur envoyer bâtonné ou rompu, fermé du cachet du Consulat, supposé que ledit bâtiment soit vendu à des étrangers; & s'il est vendu à un sujet du Roi, le Consul doit l'obliger de se rendre en France avec le même congé pour en prendre un nouveau.

XVII. Veut & ordonne Sa Majesté que tous capitaines, maîtres & patrons soient tenus d'avoir copie du présent Règlement dans leur bord, à peine de mille livres d'amende pour la première fois qu'ils y manqueront, & de plus grande peine en cas de récidive.

Défend Sa Majesté aux Officiers de l'Amirauté de recevoir aucun maître, capitaine ni

patron, qu'après l'avoir interrogé sur le présent Règlement & avoir connu qu'il en fait les dispositions.

XVIII. Pour l'exécution de ce qui y est contenu, les propriétaires des vaisseaux, barques & autres bâtimens, & ceux qui en achèteront ou en feront construire, tant dans le Royaume que dans les pays étrangers, les Officiers de l'Amirauté, les commis à la distribution des congés de l'Amiral de France, & les Consuls François établis dans les pays étrangers, se serviront de formules transcrites en fin du présent règlement, dont il y aura des modèles imprimés dans les Amirautés & dans les Consulats, pour chacune desquelles les Greffiers ou Chancelliers ne pourront exiger plus de six deniers, les maîtres, patrons & intéressés aux bâtimens seront obligés en faisant leurs déclarations d'affirmer par serment qu'elles contiennent vérité.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monsieur le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution du présent Règlement, de le faire publier, afficher & enregistrer par-tout où besoin sera, & de donner les ordres nécessaires pour sa pleine & entière exécution. Fait à Paris le premier Mars mil sept cent seize. *Signé, LOUIS. Et plus bas, PHELYPEAUX.*

DÉCLARATION DU ROI,

Qui autorise le Règlement qui doit être observé par les propriétaires, capitaines & maîtres des bâtimens de mer avec ledit Règlement.

Donnée à Paris le 4 Mars 1716.

LOUIS par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre: A tous ceux qui ces présentes Lettres verront, Salut. L'envie que nous avons d'augmenter & d'étendre autant qu'il est possible la navigation & le commerce de nos sujets, & de remédier aux abus qui ont pu y donner atteinte, nous a déterminé à faire un Règlement général en date du premier du présent mois de Mars, concernant ce que nous voulons être observé par nos sujets, propriétaires des vaisseaux, barques & autres bâtimens de mer, & par ceux qui en font construire, tant dans notre Royaume que dans les pays étrangers, & ce que nous voulons être observé aussi dans la distribution des congés de

l'Amiral, pour la navigation desdits bâtimens & par les Consuls François, établis dans les pays étrangers; & comme nous estimons nécessaire de donner connoissance à nos Cours des dispositions qu'il contient, afin qu'elles aient à s'y conformer dans le Jugement des procès qui pourront y être portés. A ces causes, de l'avis de notre très-cher & très-ami oncle, le Duc d'Orléans Régent, de notre très-ami Cousin le Duc de Bourbon, de notre très-cher & très-ami Oncle le Duc du Maine, de notre très-cher & très-ami Oncle le Comte de Toulouse, & autres Pairs de France, grands & notables personnages de notre Royaume, en confirmant ledit Règlement, en date du premier

LIV. I. TIT. X. des Congés & Rapports, ART. III. 295

du présent mois de Mars, contenant dix-huit articles, & les huit formules ensuite; le tout ci-attaché sous le contre-scel de notre Chancellerie, nous l'avons autorisé & autorisons par ces présentes signées de notre main; voulons que ledit Règlement, ensemble lesdites formules, soient registrées en nos Cours & exécutées selon leur forme & teneur. Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers, les gens tenant nos Cours de Parlement à Paris, que ces présentes, ensemble lesdits Réglemens & formules, ils aient à faire lire, publier & registrer, & leur contenu garder & observer selon leur forme & teneur, nonobstant tous Edits, Déclarations, Ordonnances, Arrêts, Réglemens & autres choses à ce contraires auxquels nous avons dérogé & dérogeons par lesdites présentes, aux copies desquelles & dudit Règlement & formules collationnées par l'un de nos amés & féaux Conseillers, Secre-

taires, voulons que foi soit ajoutée comme à l'original; car tel est notre plaisir. En témoin de quoi nous avons fait mettre notre scel à cesdites présentes. Donnée à Paris le quatrième jour de Mars, l'an de grace mil sept cent seize, & de notre regne le premier. Signé LOUIS. Et plus bas, par le Roi, le Duc d'Orléans Régent, présent. PHELYPEAUX. Et scellée du grand Sceau de cire jaune.

Registrées, oui, & ce requérant le Procureur Général du Roi, pour être exécutées selon leur forme & teneur, & copies collationnées envoyées aux Bailliages & Sénéchaussées du ressort pour y être lues, publiées & enregistrées; enjoint aux Substituts du Procureur du Roi d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans un mois, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris en Parlement le premier Avril mil sept cent seize. Signé DONGOIS.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT

D U R O I,

Portant que tous bâtimens de mer, employés par les Entrepreneurs de la voûture des Sels des Gabelles au transport d'iceux, soit qu'ils appartiennent auxdits Entrepreneurs ou autrement, seront tenus de prendre des congés des Amirautés dans les Ports d'où ils sortiront, de faire leurs déclarations, & de souffrir la visite dans ceux où ils arriveront, & de payer les droits portés par les Tarifs.

Du 18 Octobre 1723.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

SUR la Requête présentée au Roi en son Conseil, par Louis-Alexandre de Bourbon, Comte de Toulouse, Amiral de France; contenant que les nommés Saint-Martin, Bailion, & Pescherelles, entrepreneurs de la voûture des Sels des Gabelles de France, ont fait signer le douze Mai dernier aux Officiers des Amirautés du Havre & de Honfleur, un acte par lequel ils ont déclaré qu'ils n'entendoient point être assujettis à prendre des congés ni faire aucunes déclarations à l'Amirauté; attendu que par leur marché ils sont exempts de tous droits, & que par l'article deux cens dix du bail de Dommergue, ils ne sont point

tenus de payer aucuns droits, ni de prendre aucuns congés, tant des Gouverneurs que des Amiraux; que cette prétention est également contraire aux Ordonnances de la Marine, &c. préjudiciable à la discipline de la navigation; qu'en effet l'Ordonnance de 1681, l'Edit de 1711, & tous les Réglemens concernant la Marine, imposent à tous bâtimens maritimes l'obligation de prendre des congés dans les ports d'où ils sortent, & de faire leur déclaration dans ceux où ils arrivent, sous peine de confiscation; quant au bail de Dommergue, que n'étant enregistré ni dans les Amirautés ni au Parlement de Rouen, les Officiers des Ami-

rautés de Normandie ne peuvent les regarder comme Loi, ni se dispenser d'observer les Ordonnances & Réglemens ci-dessus, & que l'article 210 quelque formel qu'il paroisse, n'est pas suffisant pour déroger à l'Ordonnance de 1681, & celles rendues postérieurement; qui établissent pour toutes sortes de vaisseaux maritimes la nécessité de prendre des congés; qu'il auroit fallu une dérogation expresse à toutes ces Ordonnances, & qu'il y a lieu de croire que Sa Majesté ne l'auroit pas fait sans accorder un dédommagement à l'Amiral de France; que l'on peut même dire que l'intention de Sa Majesté n'a jamais été d'exempter les bâtimens employés pour le service de la ferme, de la loi générale, puisqu'elle n'en a pas voulu exempter les bâtimens fretés pour son service, pas même ceux qui lui appartiennent, si ce n'est dans le cas où elle paye & nourrit les équipages, ainsi qu'il a été ordonné par l'Arrêt du Conseil du 25 Juillet 1702; que si les propres vaisseaux deviennent sujets au droit de congé lorsqu'ils sont fretés à des particuliers, quoique pour son service, il n'est pas à présumer que les vaisseaux des particuliers en deviennent exempts lorsqu'ils sont fretés pour le service de la ferme; que d'ailleurs cet article qui n'a jamais eu d'exécution, seroit plus que suffisamment détruit par le règlement en forme de tarif de 1714, autorisé par Lettres-Patentes, vérifiées au Parlement, qui porte en termes exprès que les bâtimens des Fermiers généraux, pour le transport des Sels, payeront les mêmes droits que les autres bâtimens, à proportion de leurs voyages, que puisque ceux qui vont charger des Sels dans les marais de Brouage, Poitou & Bretagne, pour les transporter aux embouchures des rivières, ne sont pas exempts de prendre des congés, nonobstant ledit article 210, il ne paroît aucune raison de prétendre qu'ils en puissent être exempts lorsqu'ils transportent ces mêmes Sels de l'embouchure de la rivière de Seine à Rouen, ou à Dieppedalle, puisque cette navigation est maritime, & que tous les vaisseaux qui la font sont assujettis à ces mêmes droits; qu'il y a même une raison pour les y assujettir qui est supérieure à celle de l'intérêt de l'Amiral de France & des Officiers d'Amirauté; c'est la police de la navigation qu'il est impossible d'entretenir, si l'on n'oblige tous les vaisseaux qui peuvent aller en mer à faire leur déclaration & à souffrir la visite dans tous les ports où ils passent, qu'autrement il en arriveroit des abus très-considérables, en ce que les vaisseaux qui vont d'Honfleur, étant en état

d'aller à la mer, & de faire tels voyages qu'ils voudroient, ils pourroient arriver à Rouen avec des marchandises dont l'entrée est prohibée, & en emporter de Rouen d'autres dont la sortie est défendue, ce qui ne se peut empêcher qu'en obligeant ces mêmes vaisseaux à faire leurs déclarations & rapports, & de souffrir la visite dans les Amirautés des ports où ils abordent; que c'est sur ce fondement qu'est intervenu l'Arrêt du Conseil du 23 Août 1661, qui ordonne que tous les vaisseaux partans de Rouen ou y arrivans, seront obligés de prendre des congés, faire leur déclaration, & souffrir la visite; qu'en vain objecteroit-on que les bâtimens destinés, à voiturier des Sels pour le service de la ferme, n'étant uniquement chargés que de Sel, ne doivent point être sujets aux déclarations, & aux visites, d'autant que c'est le seul moyen pour les Officiers d'Amirautés de s'assurer que ces bâtimens ne sont chargés que de Sel, & pour empêcher les maîtres de ces bâtimens de tromper la vigilance des fermiers, & de faire impunément la contrebande, sous prétexte de faire le service de la ferme. Qu'enfin il paroît par tous les extraits qui ont été tirés exactement des Greffes des Amirautés, que l'exemption portée par le bail de Dommergue n'a jamais eu lieu, & que les bâtimens des fermes ont toujours été assujettis à prendre des congés, ce qui se prouve par les Extraits des Registres des Amirautés; qu'à l'égard des clauses portées par le marché fait entre les fermiers & les entrepreneurs de la voiture de Sels; ce sont des conventions particulières, dont l'Amiral ni les Officiers d'Amirauté ne doivent prendre aucune connoissance; qu'il leur suffit pour soutenir leurs droits qu'ils aient des Réglemens qui les établissent, & qu'ils soient toujours prêts à justifier par leurs Registres qu'ils ne levent ces droits que sur le pied des tarifs qui les ont fixés. A CES CAUSES, requéroit le Sieur Comte de Toulouse, qu'il plût à Sa Majesté, sans s'arrêter à l'Acte signifié le 12 Mai dernier aux Officiers des Amirautés du Havre & de Honfleur, à la Requête desd. Saint-Martin, Baillon & Pescherelle, entrepreneurs des Sels des Gabelles, & sans s'arrêter à l'article 210, du bail de Dommergue, ordonner que les Ordonnances & Réglemens concernant la Marine, notamment l'Ordonnance de 1681, & l'Edit de 1711, seront exécutés selon leur forme & teneur; ce faisant, que les bâtimens de mer, employés au transport des Sels des Gabelles, seront tenus de prendre des congés dans les ports d'où ils sortiront, de faire leurs déclarations, & de souffrir la visite dans

dans ceux où ils arriveront, à peine de confiscation des Sels, bâtimens, équipages. Vu ladite requête, les Ordonnances, Edits & Arrêts y mentionnés; le mémoire des fermiers généraux servant de réponse; portant que la disposition des Ordonnances & Réglemens concernant la discipline & la sûreté de la navigation, ne peuvent avoir d'application au fait dont il s'agit; qu'il est du bien & de l'intérêt du service, d'ordonner l'exécution de l'article 210 du bail de Dommergue qui sert de loi pour tous les autres baux. Que pour le faire connoître il suffit d'observer que le port de Honfleur, ou les allèges, chargent le Sel par renversement de bord en bord des vaisseaux venans de Brouage, est situé à l'embouchure de la Seine; que lesdites allèges partent de ce port en remontant ladite rivière pour aller à Dieppedalle où sont les dépôts, & qu'elles ne vont jamais en mer, & par conséquent elles ne doivent point être assujetties à prendre des congés de l'Amirauté; étant à l'abri de tous les inconvéniens qui ont donné lieu aux dispositions des Réglemens concernant la Marine; qu'il y a lieu de les exempter des formalités prescrites par lesdits Réglemens, parce que les enregistrements des déclarations & soumissions au Greffe des Amirautés, les expéditions des congés & certificats, leur rapport à Quilbœuf, Caudebec & à Rouen, causeroient

un retard très-préjudiciable au service, outre que les entrepreneurs des voitures ne manqueroient pas de se pourvoir au Conseil, en indemnité pour les droits qu'il faudroit payer pour toutes ces expéditions. La Réponse du sieur Comte de Toulouse, & des Officiers de l'Amirauté, audit mémoire; les extraits des registres des Amirautés, & autres pièces y jointes. Oui le rapport du sieur Dodun, Conseiller ordinaire au Conseil Royal, Contrôleur général des Finances : **LE ROI EN SON CONSEIL**, ayant égard à la Requête du sieur Comte de Toulouse, ordonne que les Edits, Ordonnances, Arrêts & Réglemens concernant la Marine, seront exécutés selon leur forme & teneur; ce faisant, & conformément à iceux, que les Bâtimens de mer employés au transport de sels des Gabelles, soit qu'ils appartiennent à l'adjudicataire, soit qu'ils soient par lui pris à fret, seront tenus de prendre des congés des Amirautés dans les ports d'où ils sortiront; de faire leurs déclarations, & de souffrir la visite dans ceux où ils arriveront, & de payer les droits portés par les Tarifs. Fait au Conseil d'Etat du Roi, tenu à Versailles le dix-huitième jour d'Octobre mil sept cent vingt-trois. *Signé*, DE LAISTRE, avec paraphe, & à côté est écrit, Collationné, avec paraphe.

DÉCLARATION DU ROI,

Qui ordonne qu'il ne pourra être délivré des congés de l'Amiral pour les vaisseaux construits ou achetés dans les pays étrangers, que pour revenir directement dans le Royaume.

Donnée à Versailles le 24 Décembre 1726.

REGISTREE EN PARLEMENT.

LOUIS par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre : A tous ceux qui ces présentes Lettres verront, Salut. Nous aurions pour le bien du commerce général de nos sujets, ordonné par notre Déclaration du mois de Janvier 1723, qu'il ne pourroit être délivré dans les Amirautés de Provence des congés de l'Amiral, que pour trois mois seulement; pour les vaisseaux achetés ou construits dans les pays étrangers, à l'effet de revenir directement dans notre Royaume, sans pouvoir aller ailleurs nonobstant ce qui est porté par le Règlement

du premier Mars 1716, & d'interpréter ledit Règlement, en ce qui regarde les rôles d'équipages qui doivent être donnés pour la navigation desdits bâtimens : & estimant nécessaire que les dispositions de notre dite Déclaration, à l'exception de ce qui concerne les équipages desdits bâtimens, que nous voulons bien permettre être composés d'une partie de matelots étrangers, soient exécutées dans les autres Amirautés de notre Royaume. A ces causes & autres à ce nous mouvans, de notre certaine science, pleine puissance & autorité Royale,

nous avons par ces présentes signées de notre main, dit, déclaré & ordonné, disons, déclarons & ordonnons, voulons & nous plaît, qu'il ne soit délivré des congés de l'Amiral pour les vaisseaux achetés ou construits dans les pays étrangers, que pour le terme de trois mois seulement, à l'effet de revenir directement en France, sans que les capitaines, maîtres ou patrons puissent entreprendre aucune autre navigation; dérogeant, quant à ce seulement, audit Règlement du premier Mars 1716, lequel fera au surplus exécuté selon sa forme & teneur. Voulons que lesdits capitaines, maîtres ou patrons desdits bâtimens, leurs conforsts ou correspondans auxquels lesdits congés seront délivrés, passent leur soumission à l'Amirauté pour le retour desdits bâtimens dans l'un des ports du Royaume, dans le terme porté par le congé à peine de quinze cens livres d'amende, & de punition corporelle s'il est vérifié qu'ils aient abusé du congé qui leur aura été délivré; leur défendans sous les mêmes peines, & de confiscation du bâtiment & du chargement, d'entreprendre une autre navigation, sous quelque prétexte que ce puisse être: Enjoignons à nos Procureurs des Sieges de l'Amirauté dans lesquels les soumissions ci-dessus ordonnées auront été passées, de vérifier à la fin du terme de trois mois porté par icelles, s'il y aura été satisfait, & en cas d'inexécution & de contravention, faire les diligences nécessaires contre les contrevenans, pour les faire condamner aux peines ci-dessus ordonnées. Et attendu qu'il pourroit naître des difficultés dans l'exécution de l'article III. dudit Règlement de 1716, par les termes dans lesquels il est conçu, ordonnons en interprétant en tant que de besoin ledit article III, que les maîtres & propriétaires des vaisseaux bâtis ou achetés dans les pays étrangers aux conditions ci-dessus, soient tenus de mettre au Greffe de l'Amirauté du lieu où le congé sera expédié avant le départ desdits vaisseaux; le rôle de leurs équipages, contenant les noms, âges, demeures & pays des Officiers,

mariniers & matelots dont ils seront composés; soit qu'ils soient engagés en France ou dans les pays étrangers: Permettons aux capitaines, maîtres ou patrons, de composer leurs équipages d'un tiers de matelots étrangers; & voulons qu'il ne soit donné aucun congé ni passe-port, si le capitaine, maître ou patron, ensemble tous les Officiers, mariniers & les deux tiers des matelots ne sont François, & actuellement demeurans dans le Royaume. Défendons de faire enregistrer de faux rôles, sous peine des galeres contre celui qui les aura fait enregistrer, & de confiscation de la part qu'il aura dans le vaisseau & dans le chargement. Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers les gens tenans notre Cour de Parlement, que ces Présentes ils fassent lire, publier & registrer, & le contenu en icelles garder & observer selon leur forme & teneur, nonobstant tous Edits, Déclarations, Arrêts, Ordonnances, Réglemens, clameur de Haro, Charte Normande & autres choses à ce contraires, auxquelles nous avons dérogé & dérogeons par cesdites présentes: Voulons qu'aux copies d'icelles collationnées par l'un de nos amés & féaux Conseillers-Secrétaires, foi soit ajoutée comme à l'original; car tel est notre plaisir. En témoin de quoi nous avons fait mettre notre scel à cesdites Présentes. Donné à Versailles le vingt-quatrième jour de Décembre, l'an de grace mil sept cent vingt-six, & de notre regne le douzième. Signé, LOUIS. Et plus bas, par le Roi, PHELYPEAUX. Et scellé du grand Sceau de cire jaune.

Registrée, ouï, & ce requerant le Procureur Général du Roi, pour être exécutée selon sa forme & teneur, & copies collationnées envoyées es Sieges des Amirautés du ressort, pour y être lue, publiée & registrée. Enjoint aux Substituts du Procureur-Général du Roi d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans un mois, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris en Parlement, le vingt-neuf Janvier mil sept cent vingt-sept. Signé, ISABEAU.



ARTICLE IV.

TOUS Maîtres & Capitaines de navires seront tenus de faire leur rapport au Lieutenant de l'Amirauté vingt-quatre heures après leur arrivée au port, à peine d'amende arbitraire.

CET article & les suivans concernent les étrangers comme les François. Il importe en effet qu'aucun navire n'entre dans un port, qu'on ne sache de quelle nation il est, d'où il vient, s'il est en regle, ce qui lui est arrivé dans sa route, les risques qu'il a courus; ce qu'il a vu ou appris; en un mot les circonstances de son voyage qui méritent d'être sues, & cela est du droit des gens observé chez toutes les nations, suivant Casa Regis, Rocus, Cleirac. Loccenius *de jure maritimo* lib. 1^o. cap. 8^o. n^o. 5^o. fol. 86, cite à ce sujet ce passage de Virgile au 8. livre de l'Enéide.

quò tenditis ? inquit,
 Qui genus ? unde domo ? pacemne huc fertis, an arma ?
V. leg. unic. cod. de littorum custodiâ.

Et parce qu'en effet tout cela est trop intéressant pour être long-temps ignoré; l'article exige que le maître du navire vienne en personne faire sa déclaration au Lieutenant de l'Amirauté; c'est-à-dire, au greffe en sa présence & en celle du Procureur du Roi dans les 24 heures de son arrivée, à peine d'amende arbitraire. De même pour les rapports à faire dans les ports des Colonies Françaises, suivant l'article 11, tit. 4 du Règlement du 12 Janvier 1717.

L'article dit *arrivé au port*, à quoi il faut ajouter, ou dans la rade du port, & du moment que l'ancre y a été mouillée, car il est des navires qui n'entrent jamais dans le port; ainsi si le port étoit pris dans un sens restreint, il s'en suivroit que ces navires ne seroient pas sujets à rapport ou déclaration, ce qui seroit absurde & d'une dangereuse conséquence.

On ne manque pas de faire ces sortes de déclarations si intéressantes dans leurs suites, lorsqu'on est arrivé dans un port pour y faire la décharge; mais il est bien rare qu'elles se fassent exactement dans les vingt-quatre heures; & cependant les Capitaines pour ne pas se reconnoître en contravention, ou se disent arrivés plus tard qu'ils ne sont réellement arrivés, ou supposent qu'il ne leur a pas été possible de descendre plutôt à terre, sur quoi on ne les tracasse pas trop, sur-tout en temps de paix.

Quant aux déclarations de simple relâche que l'art. 6 exige tout de même, il n'est que trop de Capitaines qui y manquent, quoiqu'ils aient resté plus de vingt-quatre heures en rade avant que de passer outre.

Anciennement d'autres Juges que ceux de l'Amirauté s'étoient arrogé le droit de recevoir les rapports & déclarations des maîtres de navires; les Notaires mêmes s'étoient mis en possession de leur en donner acte; mais il fut fait défenses aux uns & aux autres d'en user de la sorte à l'avenir. Ordonnance de 1543, article 45, & de 1584, article 73. Depuis ce temps-là la compétence de l'Amirauté sur ce sujet n'a point varié.

Dans les pays où il y a des Consuls de France, les maîtres François sont obligés de faire leurs rapports au Consul & de lui représenter leurs congés de la même manière qu'ils le doivent en France à l'égard des Officiers de l'Amirauté. *Suprà*, article 27 du titre précédent. Il en est aussi de même en cas de simple relâche. Et dans tous les cas, il faut que le maître affirme par serment son rapport devant le Juge.

ARTICLE V.

LE Maître faisant son Rapport, représentera le congé, & déclarera le lieu & le temps de son départ, le port & le chargement de son navire, la route qu'il aura tenue, les hazards qu'il aura courus, les désordres arrivés dans son vaisseau, & toutes les circonstances considérables de son voyage.

AVANT qu'un Capitaine ou maître de navire soit reçu à faire son rapport d'arrivée ou de relâche, il faut qu'il représente son congé, parce que sans cela il seroit réputé avoir navigé sans congé, ou avec un faux congé, & par conséquent son navire seroit dans le cas de la confiscation. *Stypmannus, part. 4, cap. 16, n. 27 & suiv. fol. 562.*

Par cette raison, & parce que s'il étoit rencontré en mer sans congé, il pourroit être arrêté & emmené comme pirate, principe admis par toutes les nations; tout maître de bâtiment doit soigneusement conserver son congé pour le représenter au besoin.

Si en faisant son rapport il déclaroit l'avoir perdu, ce seroit au Procureur du Roi à faire saisir le navire pour en requérir la confiscation; mais le maître éviteroit la confiscation en produisant un extrait en forme de l'enregistrement de son congé fait au greffe de l'Amirauté du lieu de son départ; & voilà une des raisons qui ont fait introduire la formalité de l'enregistrement du congé.

Malgré cela néanmoins, & en temps de guerre sur-tout, il pourroit encore être inquiété, comme suspect d'avoir livré son congé à un ennemi ou à quelqu'autre qui pourroit en abuser. La règle est d'ailleurs qu'en donnant un nouveau congé à un maître de navire, on retire l'ancien pour être envoyé au Bureau de l'Amiral à Paris; ainsi encore une fois les maîtres de navires ne fau- roient garder trop soigneusement leurs congés.

Il y a deux sortes de rapports, qu'on appelle grands & petits. Les grands rapports sont ceux des voyages de long cours, & ceux du cabotage où il est arrivé quelque chose de remarquable ou des avaries extraordinaires.

Ces sortes de rapports ne peuvent se faire aux Bureaux des ports obliques; ils doivent nécessairement être faits au greffe principal de l'Amirauté, à la différence des petits rapports. Il y a des registres séparées au greffe pour ces différens rapports. V. le titre du Greffier.

Dans les petits rapports, il n'est question de déclarer que le lieu & le temps

du départ, le nom, le port & le chargement du navire, la route tenue, & le jour de l'arrivée.

S'il y a quelqu'autre chose à déclarer, c'est le cas du grand rapport, dans lequel outre ce que doit contenir un petit rapport, il faut faire mention des hazards que le navire a courus, des rencontres dignes de remarque qu'il a faites, des relâches qu'il a fallu faire, des désordres arrivés dans le vaisseau par la mauvaise conduite de l'équipage; Ordonnance de la Hanse Teutonique article 34; article 21 de l'Ordonnance de 1517, & article 17, titre 4 du Règlement du 12 Janvier 1717 concernant les Amirautés des colonies Françoises; à l'effet de faire punir les coupables relativement à l'article 23, titre premier du livre 2. En un mot *de toutes les circonstances considérables du voyage*, parce que tout cela est intéressant, & qu'il peut s'y rencontrer des objets dont les Officiers de l'Amirauté se croient obligés d'informer la Cour; sur-tout en temps de guerre, ou s'il s'agit de quelques nouvelles découvertes, de vigies & autres écueils; même article 21 de l'Ordonnance de 1517.

Il faut aussi que le Capitaine déclare les gens de son équipage qui sont morts durant le voyage, s'il est François, & qu'il dépose leurs hardes & effets avec leur inventaire au greffe de l'Amirauté, conformément à l'article 26, tit. 6 de l'Edit du mois de Juillet 1720, & à l'article 1 du Règlement du 23 Août 1739. V. *infra* l'art. 5 du titre des Testamens qui est le 11 du livre 3, l'article 16, titre du Capitaine, & le 5 du titre de l'Ecrivain.

ARTICLE VI.

SI pendant le voyage il est obligé de relâcher en quelque port, il déclarera au Lieutenant de l'Amirauté du lieu, la cause de son relâchement, & lui représentera son congé, sans être tenu d'en prendre un autre pour se mettre en mer.

ON ne doit point relâcher dans un port sans y être forcé, ou sans cause juste & raisonnable, autrement on est réputé faire fausse route, & par-là on s'expose à la perte de l'assurance, ou aux dommages & intérêts envers l'armateur.

Mais les prétextes ne manquent jamais pour relâcher, & presque toujours cela tient lieu de raisons.

De quelque maniere qu'un navire étranger ou François soit obligé de relâcher dans un port du Royaume, il est tenu d'en faire sa déclaration au greffe de l'Amirauté, & d'en exprimer la cause, par les raisons alléguées sur l'article 4.

Ce rapport, comme l'observe le Commentateur, n'est pas de la nature de celui qui est prescrit par l'article précédent, & par conséquent ne doit pas être si étendu; mais il ne s'ensuit pas delà que le maître qui le fait ne doive pas déclarer le nom de son navire, son port & son chargement, le lieu d'où il vient & celui où il va, le temps de son départ, & ce qu'il a vu dans sa route qui mérite d'être remarqué, sur-tout en temps de guerre, & lorsqu'il

en est requis. Article 21 de l'Ordonnance de 1517. Ordonnance de 1543, art. 13, & de 1584, art. 23 & 24.

La représentation du congé est nécessaire aussi en cas de déclaration de relâche, comme dans le rapport d'arrivée au lieu de la destination, sans quoi le navire pourroit être arrêté comme corsaire ou pirate.

L'article ne dit point dans quel temps cette déclaration de relâche doit être faite; mais cela doit être supplée par l'article 4, & en conséquence il faut dire que c'est dans les vingt-quatre heures au plus tard.

La déclaration faite, le navire est libre, & il pourra mettre en mer, sans être tenu de prendre un autre congé pour continuer son voyage. C'est par la même raison qu'en pareil cas, les droits de coutume & autres locaux ne sont pas dûs. Arrêt de 1595, dans Autonne sur l'article 17 de la Coutume de Bordeaux, pag. 625. V. les notes sur l'article 22 des jugemens d'Oleron, & sur l'article 53 de l'Ordonnance de Wisbury. *Idem* Loccenius *de jure maritimo*, lib. 1^o. cap. 8^o. n^o. 8^o. fol. 91, pourvu néanmoins qu'il n'ait déchargé ou chargé aucunes marchandises dans le lieu de relâche, autrement nul doute qu'il ne fût sujet à prendre un congé & au paiement de tous les droits, comme en cas d'arrivée au lieu de sa destination.

C'est en cette partie que les droits de l'Amirauté sont le plus souvent fraudés, & il y a quantité d'exemples que des maîtres de navires s'en sont allés sans avoir même fait leur déclaration de relâche.

Quelques-uns se sont excusés sur ce qu'ils n'avoient pas demeuré vingt-quatre heures dans le port ou dans la rade; mais c'est une mauvaise excuse. La Déclaration est due par le seul fait de l'arrivée & de l'ancre jettée dans la rade, quelque peu de temps que le navire y reste. Le rétablissement & le maintien de la règle en cette partie, dépendant essentiellement de l'attention des pilotes Lamaneurs, il leur a été défendu en différens temps, par les Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, de piloter aucuns navires de relâche, que les Capitaines n'eussent fait leur déclaration au greffe de l'Amirauté; & ces défenses ayant été renouvelées par jugement du 13 Septembre 1730, avec injonction à eux de s'y conformer à peine de 100 livres d'amende: les contraventions en ce genre ont depuis été beaucoup moins fréquentes.

ARTICLE VII.

LA vérification des rapports pourra être faite par la déposition des gens de l'équipage, *sans préjudice des autres preuves.*

LE Commentateur n'a fait que balbutier sur cet article, qui est néanmoins très-aisé à entendre, sur-tout en y joignant l'article qui suit.

Le Capitaine ou maître, faisant seul son rapport au greffe de l'Amirauté, est en règle comme ayant satisfait à ce que l'Ordonnance exige de lui en cette partie; de sorte qu'il peut en demeurer là sans qu'on puisse l'obliger de faire attester sa déclaration par les gens de son équipage qui sont presque toujours témoins nécessaires.

Mais s'il veut se prévaloir de son rapport, soit pour demander le paiement des avaries qu'il prétend avoir souffert, soit pour se disculper des fautes ou des malversations dont il pourroit être accusé, c'est à lui à faire vérifier ou attester son rapport, attendu que ce n'est que par-là qu'il fait foi.

Ce qu'ajoute l'article, *sans préjudice des autres preuves*, s'entend naturellement en faveur du Capitaine; de manière qu'en cas que le rapport soit contesté, quoique vérifié, il pourra l'appuyer des procès-verbaux qu'il aura faits à bord, signés des principaux Officiers de son équipage, ou produire d'autres témoins.

Cela veut dire aussi, que ce rapport ne détruira pas les preuves contraires résultantes, ou du rapport d'un autre Capitaine, ou des procès-verbaux, ou de la déposition d'autres témoins.

ARTICLE VIII.

L Es Officiers de l'Amirauté ne pourront contraindre les maîtres de vérifier leur rapport; mais les rapports non vérifiés ne feront point de foi pour la décharge des maîtres.

C E C I confirme ce qui vient d'être dit, que le Capitaine ne peut être contraint de faire vérifier ou attester son rapport; mais aussi que sans vérification sa déclaration ne peut faire foi, ni pour sa décharge, ni pour l'autoriser à former quelque action en conséquence, quoiqu'il l'eût affirmée par serment.

Il est donc de son intérêt de faire attester son rapport, quoiqu'il n'y puisse être contraint, puisqu'avant l'attestation il ne fait preuve que contre lui, & qu'après il fait foi en sa faveur. Son rapport au reste fait tellement preuve contre lui, qu'il n'est pas recevable à rien alléguer de contraire. Ainsi jugé par Arrêt du Parlement d'Aix du 7 Juin 1748, & par Sentence de Marseille du 2 Septembre de la même année; mais dans l'espèce de cet Arrêt s'agissoit-il de quelque chose de contraire au rapport du Capitaine? Je ne le vois pas. Quoiqu'il en soit, la maxime est sûre, sauf une juste application.

L'attestation est suffisante étant faite par deux des principaux Officiers de l'équipage. Dans l'usage on n'exige rien de plus, & c'est en cet état que le rapport fait foi; non à la vérité comme un acte qui ne puisse être attaqué que par la voie de l'inscription de faux; mais comme une preuve juridique par témoins qui ne peut être détruite que par une preuve contraire résultante, ou des procès-verbaux du même Capitaine, ou du rapport & des procès-verbaux d'un autre Capitaine, ou de la déposition des autres gens de l'équipage, ou de la combinaison de certaines circonstances avérées qui démontrent la fausseté des faits contenus dans le rapport.

Suivant le chap. 220 du Consulat, les matelots ne devroient être admis à déposer en faveur du maître, & à attester son rapport, qu'après le voyage fini, parce que ce n'est qu'alors qu'ils sont censés libres; mais nous en usons autrement sur-tout quand il n'y a pas d'autres témoins. Au surplus les matelots à gages sont naturellement moins suspects que ceux à la part. Cleirac des contrats maritimes, chap. 8, pag. 288.

ARTICLE IX.

FAISONS défenses aux Maîtres de décharger aucunes marchandises après leur arrivée, avant que d'avoir fait leur rapport, si ce n'est en cas de péril imminent, à peine de punition corporelle contre les Maîtres, & de confiscation des marchandises contre les marchands qui auront fait faire la décharge.

CET article qui suppose le vaisseau arrivé au lieu de sa destination, & dont la disposition a été confirmée par l'article 14, tit. 4 du Règlement du 12 Janvier 1717, concernant les Amirautés des Colonies Françaises, est observé assez exactement; & il n'y a rien là qui doive surprendre, attendu la peine qu'il prononce en cas d'infraction. Il est pourtant vrai que l'on y contrevient quelquefois; mais l'excuse *du péril imminent* vient au secours, & vraie ou fausse, on a coutume de s'en contenter, le rapport se faisant dans les vingt-quatre heures, ou à peu près.

Où la contravention est plus commune, quoique bien plus de conséquence, c'est la dissimulation des relâches. Un Capitaine arrive dans une rade où il feroit volontiers sa décharge entière s'il y trouvoit son compte. Après avoir pris langue, il décharge sourdement une partie de ses marchandises sans avoir fait sa déclaration à l'Amirauté, après quoi il va plus loin.

S'il craint d'être surpris avant son départ, il se met aussi-tôt en déclaration de relâche, en paye les droits, qui sont extrêmement modiques, & il ne s'en va ensuite que lorsqu'il ne lui convient plus de mettre des marchandises à terre, ou qu'il ne peut plus le faire sans danger d'être découvert. C'est dans ces occasions que les capitaines & les marchands subiroient en toute rigueur la peine portée par cet article, s'il y avoit preuve contr'eux de la contravention.

Dans ce cas au reste, la confiscation des marchandises doit être au profit de M. l'Amiral, parce qu'il ne s'agit pas là de marchandises prohibées, mais d'une confiscation ordonnée précisément pour contravention commise au mépris de l'autorité de M. l'Amiral, & en vue de le frustrer des droits de sa charge.

Cependant si le Capitaine a déchargé les marchandises sans l'aveu des marchands, il sera responsable envers eux des effets de la confiscation,



ARTICLE X.

Les Greffes d'Amirauté seront ouverts en tout temps depuis huit heures jusqu'à onze du matin, & depuis deux heures après midi jusqu'à six, pour l'enregistrement des congés & la réception des rapports.

CELA s'observe aussi-bien dans les ports obliques où il n'y a que des Commis-greffiers, que dans le Greffe principal. Outre cela par rapport aux pêcheurs externes, ou autres navigateurs au petit cabotage qui se trouvent dans des cas pressans, les Greffiers sont obligés de les expédier par extraordinaire, aussi-bien les jours de Fêtes & Dimanches que les jours ouvrables. La raison est qu'il y a des momens précieux à saisir pour la navigation, & que le moindre retardement pourroit causer un tort considérable.

De sorte que si un Greffier d'Amirauté retardoit mal-à-propos les expéditions, outre la repréhension à laquelle il s'exposeroit, & l'amende en cas de récidive, il pourroit encore, suivant les circonstances, être responsable des dommages & intérêts qui en résulteroient.

Cela s'étend, comme on le voit, bien plus loin qu'à l'obligation de se tenir assidument au greffe aux heures marquées pour l'enregistrement des congés & la réception des rapports. Mais il faut prendre garde que cette obligation ne peut pas regarder la navigation au long cours & au grand cabotage, parce que rien n'empêche les Capitaines, les Armateurs ou leurs Commissionnaires, de prendre leurs mesures de manière à ne pas exiger que les Greffiers travaillent les jours de Dimanches & Fêtes pour les expédier; & qu'ainsi c'est leur faute de n'avoir pas usé de précaution.

Par l'article 5, du titre 6, ci-dessus, le receveur de M. l'Amiral est obligé de se tenir aussi à son Bureau aux mêmes heures, à une près de différence, pour la délivrance des congés & passe-ports; cela est fondé sur les mêmes motifs.





TITRE XI.

Des Ajournemens & Délais.

CI commence la procédure à tenir dans les Sieges d'Amirauté; mais il n'est question encore que des matieres provisoires, où les délais des assignations ne doivent pas se régler par les Ordonnances de mil six cent soixante-sept, & où les causes doivent être vuidées sans aucun retardement.

ARTICLE PREMIER.

Tous exploits donnés *aux maîtres & mariniers dans le vaisseau pendant le voyage*, seront valables comme s'ils étoient faits à domicile.

DANS la regle générale, toute assignation, pour être valable, doit être donnée à personne ou domicile.

Par exception à cette regle, cet article permet de délivrer *dans le vaisseau aux maîtres & mariniers*, les exploits d'assignations qui leur seront donnés *pendant le voyage*, & les déclare aussi valables que s'ils étoient faits à domicile.

Cela ne veut pas dire, comme l'a imaginé le Commentateur, que les maîtres & mariniers étant en mer sont réputés n'avoir point d'autre domicile que le vaisseau sur lequel ils sont embarqués.

Interpréter l'article de cette maniere, c'est lui prêter un sens étranger & même contradictoire, puisqu'en reconnoissant pour valables les exploits délivrés dans le vaisseau, comme s'ils étoient faits à domicile, c'est reconnoître que les maîtres & mariniers ont, ou du moins peuvent avoir, un domicile réel & connu.

Si donc il permet de les assigner, en leur délaissant les exploits dans le vaisseau, ce n'est pas qu'il suppose qu'ils n'ont pas d'autre domicile, c'est uniquement parce que les objets pour lesquels ils peuvent être ainsi assignés, étant provisoires de leur nature, il importe extrêmement à ceux qui ont intérêt d'obtenir des condamnations contre eux, d'avoir une voie ouverte pour y parvenir promptement; ressource qui leur manqueroit, si au lieu de la faculté de les assigner dans le vaisseau, il falloit qu'ils se pourvussent à leur domicile.

Qu'il ne soit permis au reste d'assigner dans le vaisseau les maîtres & mariniers qu'en matiere provisoire, & pour causes relatives aux engagements par eux pris à l'occasion du navire & du voyage; c'est ce qui résulte tant de leur qualité de mariniers que de ces mots de l'article *pendant le voyage*, qui supposent nécessairement quelqu'action à former pour raison du voyage. C'est aussi ce que le Commentateur a compris lui-même, & ce qui lui a fait dire que si c'étoit pour d'autres affaires, il faudroit alors se pourvoir dans la regle ordinaire; c'est-à-dire, & au domicile & pardevant le Juge du domicile.

En effet la cause étant étrangere au voyage du vaisseau, sur quel principe ceux qui auroient des demandes à former contre les maîtres du navire & des mariniers, auroient-ils le privilège de les assigner ailleurs qu'à leur domicile, & pour plaider devant d'autres Juges que leurs Juges naturels?

Cependant ces mêmes mots de l'article, *pendant le voyage*, ne doivent pas être pris à la lettre, pour en conclure que ce n'est réellement que dans le cours du voyage que les maîtres & mariniers peuvent ainsi être assignés dans le vaisseau. Il n'est pas douteux qu'il ne soit libre de les assigner tout de même avant le départ du navire, & devant les Juges de l'Amirauté du lieu de l'armement, pourvu que l'objet de la demande dépende de quelque engagement qui ait du rapport au voyage; comme s'il s'agit de quelqu'un des objets énoncés dans l'article suivant, ou s'il est question d'obliger le maître de recevoir dans son navire les effets qu'il s'est engagé d'y charger, de signer des connoissances, de faire voile, &c. ou par rapport aux mariniers, s'il s'agit de les faire condamner au payement de leur nourriture & des hardes qu'ils ont achetées pour leur équipement.

Il en faut dire autant après le retour du navire jusqu'à ce qu'il soit achevé de défarmer, & que l'équipage ait passé en revue; aussi n'est-ce que par cette dernière opération que le voyage est censé fini.

A la vérité il est plus court, & par-là même plus ordinaire, de délivrer l'exploit parlant à la personne; mais enfin cela n'empêche pas que le délaissement ne puisse en être fait valablement dans le navire; & il y a même nécessité d'en user de la sorte, lorsque la partie que l'on veut assigner se cache, ou ne désempare pas le vaisseau.

Il est aussi d'usage d'assigner le capitaine ou le matelot par exploit délivré au lieu où il loge & où il prend ses repas en attendant son embarquement. Sans doute que cela ne lui forme pas un domicile; mais enfin cette maniere de procéder est autorisée, parce qu'il est de l'intérêt public que les causes maritimes soient expédiées le plus promptement qu'il est possible.

En matiere de saisie de vaisseau, si le débiteur sur qui l'on veut saisir n'est pas domicilié dans le ressort, la saisie peut être signifiée & l'assignation donnée au maître. Article 3 du tit. 14 ci-après



ARTICLE II.

AUX affaires où il y aura des étrangers ou *forains* parties, & en celles qui concerneront les agrêts, vituailles, équipages & radoubs des vaisseaux prêts à faire voile, & autres *matieres provisoires*, les assignations seront données de jour à jour, & d'heure à autre, sans qu'il soit besoin de commission du Juge, & pourra être le défaut jugé sur le champ.

ON pardonneroit peut-être au Commentateur l'érudition fastueuse dont il a chargé ses notes sur cet article, si ce n'étoit pas un larcin qu'il a fait à l'Auteur du Traité de la Jurisdiction de la Marine, article 2 & 3, pag. 385 & 393.

A quel propos néanmoins observer que de tout temps les étrangers ont été favorablement traités en France; tandis que cet article est autant contre eux que pour eux; car enfin si l'on en peut conclure que les causes où ils sont demandeurs sont provisoires pour ne pas retarder leur départ; *Loccenius, de jure maritimo, lib. 3, cap. 11°. n°. ultimo*; on en doit insérer aussi & plus directement encore, que celles où ils sont défendeurs sont également provisoires, pour ne pas leur donner le temps de s'esquiver sans payer leurs dettes ou autrement satisfaire à leurs obligations.

Après tout, ce n'est pas seulement des étrangers sujets d'une autre puissance, qu'il s'agit ici; il y est aussi question des *forains*. Ce terme à la vérité dans sa signification générale comprend les étrangers du Royaume; mais dans son sens restreint il ne désigne que les habitans d'une autre province, d'un autre lieu; & c'est dans ce sens particulier que notre article l'a employé, sans le faire synonyme d'étranger.

Sur ce plan l'observation du Commentateur est encore d'autant plus déplacée, qu'il y a dans le Royaume un grand nombre de villes, qu'on appelle villes d'Arrêt, dont les habitans ont privilège de se pourvoir contre leurs débiteurs étrangers ou *forains*, soit par arrêt de main-mise sur leurs personnes, soit par voie de simple saisie ou arrêt sur leurs meubles & effets, avantage dont les étrangers ne jouissent pas réciproquement. Cette ville de la Rochelle est du nombre de ces villes d'Arrêt; article 21 de la Coutume.

Notre article n'a pour objet que les *matieres provisoires* ou sommaires, au rang desquelles il met les affaires où il y aura des étrangers ou *forains parties*; ce qui s'entend aussi-bien des affaires qu'ils ont entr'eux, que de celles qu'ils ont avec des habitans du lieu, soit en demandant soit en défendant; & cela que le fonds de l'affaire soit de sa nature provisoire ou non, parce qu'à cet égard, c'est uniquement la qualité d'étranger ou *forain* qui décide.

La raison est comme il a été observé ci-dessus, que s'il importe à l'étranger ou *forain* que son départ ne soit pas retardé par les délais des procédures ordinaires, il importe tout de même à leurs créanciers d'obtenir promptement des condamnations contr'eux à l'effet de les contraindre au payement,

Il seroit difficile après tout que dans les affaires de la compétence de l'Amirauté avec des étrangers ou forains, il n'y eût pas de provisoire.

Quant aux matieres provisoires de leur nature, l'article n'a pas entendu en faire une énumération exacte, puisq'après avoir indiqué les demandes concernant les agrêts, vituailles, équipages & radoub des vaisseaux prêts à faire voile, il ajoute & *autres matieres provisoires*. Aussi est-il vrai qu'il y a une infinité de causes provisoires autres que celles désignées par cet article, telles que sont par exemple les demandes en exécution des charte-parties, soit de la part du Capitaine, soit contre lui; celles en payement d'avaries causées par abordage ou autrement; celles où il s'agit de visite & estimation d'experts; celles en payement de gages & salaires, & de fret; celles tendantes à signature de connoissemens, à chargement, ou délivrance de marchandises, &c. en un mot toutes celles qui exigent célérité, & où il y auroit du péril dans la demeure; & cela qu'il s'agisse d'un navire prêt à faire voile ou non, la circonstance d'un navire prêt à partir n'étant à considérer que pour rendre la cause encore plus provisoire.

Dans tous ces cas, aux termes de cet article, les assignations peuvent être données sans aucun délai de jour à jour, & d'heure à autre; ce qu'il faut entendre nonobstant jour férié. Note sur l'art. 3 de la juridiction de la marine, pag. 393, & de même dans les causes où les étrangers ou forains seront parties, de quelque nature que soit le fonds de l'affaire; à cela près néanmoins qu'il faudroit nécessairement qu'il y eût un péril évident dans la demeure pour statuer sur l'assignation un jour de Dimanche ou de Fête.

L'article ajoute, *sans qu'il soit besoin de commission du Juge*; non-seulement parce que cela pourroit trop retarder l'assignation; mais encore parce que suivant l'art. 10, tit. 2 de l'Ordonnance de 1667, tous ajournemens peuvent être faits pardevant tous les Juges sans aucune commission ni mandement, quoique les ajournés aient leur domicile hors le ressort des Juges pardevant lesquels ils seront assignés, n'y ayant d'exception à cela par les articles 11 & 12 que pour les Cours & Juges en dernier ressort, & pour les assignations aux Requêtes de l'Hôtel & du Palais.

Enfin notre article dit, & *pourra être le défaut jugé sur le champ*, sans aucune remise; ni défaut du profit duquel sera fait droit, comme on le pratique dans les causes ordinaires & non provisoires, car n'y ayant point d'obligation de se présenter au greffe des présentations dans les causes des Amirautés, il n'y a pas non plus de défaut à y prendre; tous les défauts se prennent & se prononcent à l'audience.

Pour ce qui est des délais des assignations en matiere ordinaire, c'est sur l'Ordonnance de 1667 qu'il faut se régler.



ARTICLE III.

Les Juges d'Amirauté en premiere instance tiendront le Siege pour les affaires ordinaires trois jours la semaine, & pour les causes provisoires & celles des forains & étrangers de jour en jour & d'heure à autre; & pourront les parties plaider en personne sans être obligées de se servir du ministère d'Avocats ni de Procureurs.

LORSQUE cet article, en conformité des Ordonnances de 1517, de 1543, & de 1584, dont les articles seront ci-après cités, a établi que les Juges de l'Amirauté en premiere instance, tiendront le Siege pour les affaires ordinaires trois jours de la semaine; il a supposé qu'il y auroit dans la juridiction une quantité assez grande d'affaires pour exiger naturellement trois audiences par semaine; & comme dans cette Amirauté cela ne s'est pas rencontré, l'usage s'y est introduit de tout temps de ne tenir les audiences ordinaires que deux fois la semaine, le Mercredi & le Samedi.

Pour ce qui est des affaires provisoires, au rang desquelles cet article met encore les causes des forains & étrangers, il n'y a point de jour fixe pour les expédier; c'est-à-dire, qu'en conformité de ce même article, elles sont jugées de jour en jour, & d'heure à autre aux termes des assignations; & suivant que les causes exigent plus ou moins de célérité, elles se terminent ou sur le champ ou dans un bref délai pour l'instruction sommaire.

A cet effet, les parties sont admises à plaider en personne, si elles le jugent à propos, sans être obligées de se servir du ministère d'Avocats ni de Procureurs, relativement à cet article. Et non-seulement cela se pratique de la sorte en ce Siege, dans les causes vraiment provisoires & dans toutes les affaires sommaires, suivant la disposition de l'article 6, tit. 17 de l'Ordonnance de 1667; mais encore dans les causes ordinaires, quoique instruites par le ministère des Procureurs.

Au reste, ce n'est point non plus une décision nouvelle que cet article a portée, en ordonnant que les causes des étrangers & marchands forains fussent traitées comme causes provisoires, & en conséquence qu'elles fussent jugées *de jour en jour & d'heure à autre*; cela avoit déjà été prescrit par l'Ordonnance de 1517, article 27; par celle de l'an 1543, article 6; & par celle du mois de Mars 1584, article 14. C'est aussi la disposition de l'article 29 de l'ancien mémoire inséré par Fontanon, à la suite du titre de l'Amiral, *fol.* 1617. On comprend par-là qu'il n'y a point de vacances à l'Amirauté.

Aux termes de l'Edit du mois de Mai 1711, dans les Amirautés où il n'y a pas d'auditoire convenable pour y rendre la justice, les Officiers de ces Sieges sont autorisés à tenir leurs audiences dans les mêmes lieux où les tiennent les Juges ordinaires ou autres Juges, en convenant avec eux des jours & heures des audiences, pour éviter le concours qui engendreroit nécessairement de la confusion. De ce qui n'étoit qu'une faculté accordée aux Juges de l'Amirauté, l'Amirauté générale de la Table de Marbre du Palais à Paris, leur

en voulu faire une obligation par son Ordonnance du 17 Décembre 1727, renouvelée par autre du 30 Août 1758, par laquelle il leur a été enjoint de tenir à l'avenir leurs audiences dans les lieux où les tiennent les Juges ordinaires, & ce aux jours & heures dont ils conviendront entr'eux, avec défenses à eux de tenir les audiences ni juger les procès ailleurs, à peine de nullité.

A la Rochelle, cela n'a été exécuté que pour quelques audiences d'éclat, telles que sont les réceptions d'Officiers, &c. Hors ces cas les audiences tant ordinaires qu'extraordinaires se tiennent au greffe de l'Amirauté, où l'on est plus à portée de consulter, soit les réglemens, soit les registres où se font les déclarations tant des négocians que des capitaines, desquelles pièces on a souvent besoin pour régler les contestations. Et à cela il n'y a rien à dire, les Officiers de l'Amirauté étant Officiers d'épée aussi-bien que de robe. V. *suprà* l'article 3 du tit. 3.

Par rapport à l'Amirauté de Dunkerque, voir l'Arrêt du Conseil du 31 Décembre 1686, rapporté *suprà* article 5 du tit. 2.





TITRE XII.

Des Prescriptions & fins de non-recevoir.

E même esprit qui a porté le législateur à abrégé les délais des assignations & à accélérer le jugement dans les affaires sommaires, l'a engagé pareillement à limiter la durée des actions qui peuvent être formées dans les cas qui appartiennent tout de même aux matières provisoires & qui font le sujet de ce titre.

L'intérêt du commerce maritime & de la navigation l'exigeoit de la sorte pour la tranquillité de ceux qui s'y livrent. Plus leurs opérations sont rapides & multipliées, plus leur libération doit être prompte, simple & entière.

ARTICLE PREMIER.

Les maîtres & patrons ne pourront par quelque temps que ce soit prescrire le vaisseau contre les propriétaires qui les auront établis.

C'EST qu'ils ne possèdent que *alieno nomine*, qu'au nom des propriétaires qui les ont établis, & que pour pouvoir prescrire, il faut posséder *nomine proprio & animo domini*. Il faut d'ailleurs posséder de bonne foi, & cette bonne foi ne peut pas se supposer dans un maître ou capitaine de navire, qui n'en est que le gardien & le dépositaire. Or un dépositaire ne peut jamais prescrire le dépôt, pas plus que le fermier le bien qu'il tient de ferme, ni le Seigneur jouissant par saisie féodale du fief de son vassal. Les uns ni les autres ne peuvent pas changer le titre de leur possession.

C'est aussi sur le même principe que par l'article 19, tit. 1, liv. 2, il est défendu au maître ou capitaine de vendre le navire sans une procuration spéciale du propriétaire; & si par le même article il lui est permis d'engager le navire, ce n'est que dans un besoin pressant pour la continuation du voyage; de manière que l'article suivant, en cas d'abus de sa part, veut qu'il soit tenu de payer en son nom; qu'outre cela il soit déclaré indigne de la maîtrise, & banni du port de sa demeure ordinaire.

ARTICLE

ARTICLE II.

NE pourront aussi faire aucune demande pour leur fret, ni les Officiers, matelots & autres gens de l'équipage pour leurs gages & loyers, un an après le voyage fini.

PAR rapport au fret, il n'y a point de contradiction entre cet article & le 24 du tit. du fret ou nolis, qui est le troisième du liv. 3; parce que autre chose est l'exercice du privilège attaché au fret, autre chose est l'action pour en demander le paiement. Ainsi quoique aux termes dudit article 24, le privilège du fret soit perdu quinze jours après la délivrance des marchandises, & même plutôt, si elles ont passé en main tierce, rien n'empêche que le fret ne puisse être demandé à celui qui le doit, dans l'an après le voyage fini, suivant la disposition du présent article.

Avant cette Ordonnance on jugeoit au Parlement de Toulouse, que l'action en paiement du fret duroit 3 ans : Arrêt du 12 Septembre 1672, rapporté par Graverol sur la Roche Flavia, liv. 6, titre 65, article premier, page 562.

Mais aussi après l'an écoulé il y a fin de non-recevoir; & quoique l'article ne parle que du maître ou capitaine, il n'est pas douteux que la fin de non-recevoir n'ait lieu tout de même contre le propriétaire ou l'armateur du navire, d'autant plutôt que c'est à lui dans la réalité que le fret appartient, & que si le capitaine est autorisé à en poursuivre le recouvrement, c'est comme son procureur né & comme le représentant de la même manière qu'il l'a représenté en stipulant & réglant le fret, soit par la charte-partie ou par les connoissemens.

Dela il ne faut pas conclure néanmoins que le capitaine n'ait pas droit de demander en justice le paiement du fret, le propriétaire étant sur le lieu. Il suffit pour fonder l'action du capitaine qu'il soit autorisé par l'Ordonnance à la former; & c'est ce qui résulte, tant de cet article que de plusieurs autres du titre du fret ou nolis, où il est toujours parlé du maître en tout ce qui regarde le fret, sans distinguer si le propriétaire est présent ou absent.

Or si le maître a droit de demander le paiement du fret, le marchand chargeur qui le doit, sera valablement libéré en le payant entre ses mains, sans que le propriétaire ait rien à dire, devant s'imputer de n'avoir pas retiré les connoissemens des mains de son capitaine, & de n'avoir pas demandé lui-même le fret, s'il ne vouloit pas que son capitaine le reçût. Suivant l'article 4, chapitre 18 du Guidon, le propriétaire n'avoit pas même le droit de demander le paiement du fret, c'étoit au maître seul à en poursuivre le recouvrement.

L'action pour le paiement des gages des serviteurs & domestiques a été tout de même bornée à un an par l'article 67 de l'Ordonnance de Louis XII de l'an 1510, à compter du jour de leur sortie de chez leurs maîtres : ainsi il étoit naturel d'assujettir les matelots à la même règle après le voyage

fini, sur peine de déchéance par fin de non-recevoir. Mais par l'arrangement pris depuis plusieurs années pour le payement des loyers des matelots, il n'y a plus d'action à former de leur part pour leurs gages, ni par conséquent de fin de non-recevoir à leur opposer.

Cet arrangement est, qu'aussi-tôt après la décharge entière du navire; l'équipage passe en revue devant le Commissaire de la Marine, en présence duquel se fait le décompte d'un chacun, dont le propriétaire ou armateur paye le montant à tous ceux qui demeurent dans le lieu du département; déduction faite de leurs dettes légitimes, pour raison desquelles il y a eu des saisies sur leurs gages. Et à l'égard de ceux d'un autre département, on ne donne à chacun que ce qu'il leur faut pour se rendre chez eux, & le surplus le commissaire l'envoie au commissaire de leur département, qui à leur arrivée paye à chacun son contingent. V. l'art. 10, tit. 4, du liv. 3. *infra*.

Ce qui a donné lieu à l'introduction de cet usage, c'est d'un côté qu'il s'étoit trouvé des armateurs qui différoient trop le payement des gages des gens de l'équipage de leurs navires, ce qui outre la perte du temps leur faisoit faire une dépense superflue; & d'un autre côté que les matelots du dehors, au lieu de se rendre promptement chez eux, employoient au jeu & à la débauche un argent destiné à tous égards au soulagement de leur famille.

Non-seulement les matelots sont assujettis à cette police salutaire, mais encore les Officiers mariniens, la raison étant la même. Mais il en est autrement des Officiers Majors, parce qu'on doit supposer qu'ils ont des sentimens; leur décompte leur est donc payé sur le champ de quelque département qu'ils soient. Ainsi les uns & les autres étant satisfaits, ne peuvent plus avoir d'action pour le payement de leurs gages.

Il n'y a d'exception qu'à l'égard du capitaine, parce qu'il n'est pas d'usage de le payer de la même manière que les gens de son équipage; & la raison est qu'ayant toujours un compte à fournir au propriétaire ou armateur, il ne seroit pas naturel de lui payer ses gages avant qu'il eût fourni son compte.

Lui seul peut donc aujourd'hui se trouver dans le cas d'être obligé d'intenter une action en payement de gages, & par conséquent la prescription d'un an autorisée par cet article, ne peut plus regarder que lui. Mais afin qu'il soit non-recevable à demander ses gages après l'an, il faut, outre les exceptions portées par l'article 10 ci-après, que le propriétaire ou armateur ne lui demande pas non plus un compte de la régie de la cargaison; autrement, quelque temps qui se fût écoulé depuis l'arrivée du vaisseau, il seroit fondé à demander la déduction ou compensation de ses gages par forme d'exception suivant cet axiome du droit, *quæ sunt temporanea ad agendum, sunt perpetua ad excipiendum*.



ARTICLE III.

C E U X qui auront fourni le bois & autres choses nécessaires à la construction, équipement & avituaillement des vaisseaux, les charpentiers, calfateurs & autres ouvriers employés à la fabrique & radoub, ne pourront faire aucune demande pour le prix de leur marchandise, ni pour leurs peines & salaires après un an à compter, à l'égard des marchands, du jour de la délivrance de leur marchandise, & pour les ouvriers, du jour que leurs ouvrages auront été reçus.

L A même disposition se trouve dans l'article 7, titre premier de l'Ordonnance de 1673, & dans l'article 127 de la Coutume de Paris.

Ainsi tous les dénommés au présent article, pour conserver leurs créances & le privilège qui leur est accordé sur le navire par l'article 16 du titre 14 ci-après, doivent, s'ils ne sont pas fondés en reconnaissance par écrit, former leur demande dans l'an de la livraison des marchandises ou de la réception des ouvrages, sans quoi la fin de non-recevoir sera acquise contr'eux & pourra leur être opposée, tant de la part du propriétaire du navire, que de ses autres créanciers.

Mais ce cas n'arrive point, les fournisseurs & ouvriers dont est question, ayant soin de faire arrêter leur compte quelque temps après le départ du navire, ou en cas de refus, de se pourvoir en justice pour obtenir une condamnation, portant en même temps réserve de leur privilège sur le navire.

Il y a plus, & lorsque la solvabilité du propriétaire du vaisseau devient suspecte, ils demandent qu'il ait à déclarer s'il a fait assurer le vaisseau, & jusqu'à quelle somme, & qu'il ait à déposer la police d'assurance au Greffe de l'Amirauté ; à l'effet qu'en cas de perte du navire, ils puissent exercer le privilège de leurs créances sur le recouvrement de l'assurance ; sinon, & en cas de non-assurance, qu'il leur soit permis de faire assurer le navire jusqu'à concurrence de leur dû, leur privilège toujours conservé, tant sur le navire que sur le montant de l'assurance.

Et ces précautions ou sûretés, il est d'usage à l'Amirauté de les leur accorder, le débiteur étant en demeure de payer ; n'étant pas juste qu'il leur fit courir le risque de la perte de leur dû, ou du moins de la majeure partie, faute d'assurance sur le navire, au cas qu'il vînt à périr.

Après tout, ceci peut être appuyé de l'exemple du créancier, d'un débiteur pourvu d'un office sujets aux parties casuelles. Or il n'est pas douteux que ce créancier après sommation faite à son débiteur, de payer la paulette de sa charge, ne soit autorisé à la payer pour lui ; Ferrière, introduction à la pratique *verbo* paulette ; & que pour son remboursement, il ne soit préféré à tous autres créanciers sur le prix de l'office, *quia salvam fecit totius pignoris causam*, dit Loyseau, tr. des Offices, liv. 2, chap. 10, n°. 43, *idem*.

Lapeyrere , lettre A. N^o. 66. L'un & l'autre accordent aussi à ce créancier la répétition de la somme qu'il aura payé pour la paulette , contre son débiteur.

Ces mêmes précautions au reste , à prendre de la part des fournisseurs & ouvriers , ne me paroissent nécessaires pour la translation du privilege sur le montant de l'assurance , que lorsque le débiteur propriétaire refusant ou négligeant de faire assurer , ses créanciers privilégiés , se font autoriser à faire assurer le navire en son lieu & place. De sorte que s'il a réellement fait assurer sans y avoir été contraint , je ne doute nullement qu'en cas de la perte du navire , ces mêmes créanciers privilégiés n'ayent droit d'exercer leur privilege sur le recouvrement d'assurance , tout comme s'ils avoient été autorisés à la faire faire eux-mêmes pour leur sûreté ; à raison de quoi il est juste , le navire arrivant à bon port , que l'assureur entre en concurrence avec eux pour le payement de sa prime , comme je le dirai sur le même art. 16 du tit. 14 ci-après.

Cependant par Arrêt du Parlement de Bourdeaux , rendu au rapport de M. de Marboutin pere , le 7 Septembre 1758 , entre les sieurs Courtès & Foussat , négocians en faillite , à eux joints , les syndics de leurs créanciers chirographaires , & les sieurs Duffoullier & Senet , syndics des créanciers privilégiés ; ce privilege que j'attribue de droit aux fournisseurs & ouvriers par transmission ou subrogation sur le recouvrement d'assurance , a été rejeté sur ce principe qu'il n'y a aucune loi qui autorise cette translation de privilege , & que tout privilege doit être fondé sur quelque loi.

Il est vrai qu'il n'y en a point pour ce cas précisément ; mais dès que le privilege des fournisseurs & des ouvriers est formellement établi par les art. 16 & 17 du tit. 14 ci-après ; quoi de plus naturel que de le transférer sur le produit de l'assurance du navire même affecté à ce privilege , puisqu'au fonds ce sont les choses qu'ils ont fournies & les ouvrages qu'ils ont faits au navire qui ont fait la matiere de l'assurance jusqu'à concurrence de la valeur qui leur étoit dûe ? Dans la réalité le navire est représenté par le produit de l'assurance que l'assureur doit payer. Si le navire n'eût pas été mis en état de naviger , il n'auroit pas été assuré ; les fournisseurs & les ouvriers sont donc fondés à dire que c'est leur chose qui a été assurée lorsque leur débiteur a fait assurer le navire ; & de même qu'il n'a point fallu de loi précise pour transmettre le privilege du vendeur du merrein sur les futailles qui en ont été fabriquées , ou du vendeur de vin sur les eaux-de-vie qui en sont provenus , &c. De même , il n'en faut point non plus pour la translation du privilege de ces fournisseurs & ouvriers sur le produit de l'assurance du navire.

Il y va d'ailleurs essentiellement de l'intérêt du commerce , attendu que le retranchement de ce privilege porteroit les fournisseurs & ouvriers à ne plus faire crédit aux propriétaires & armateurs des navires. Or si cela arrivoit combien d'armemens seroient manqués ? Quel tort encore peut faire la translation de ce privilege , & où seroit au contraire la justice d'y soustraire le recouvrement de l'assurance , pour en faire profiter les autres créanciers du failli , ou le failli lui-même directement , dans le cas où il se seroit accommodé avec ses autres créanciers.

On convenoit enfin , hors le procès , que si les fournisseurs & ouvriers eussent pris la précaution de requérir l'assurance , ou qu'il leur fût permis de la faire faire , en ce cas leurs privilege n'auroit pu être contesté. C'étoit donc reconnoître qu'il y a un principe de translation du privilege. Or le principe admis , pourquoi la faire dépendre d'une simple formalité qui pourroit même n'avoir été négligée que sur la notoriété ou la certitude de l'assurance déjà faite ?

Cet Arrêt au reste est d'autant plus remarquable , qu'il est du Parlement de Bourdeaux , où l'on tient pour maxime , que le prix de la chose représente tellement la chose , que le vendeur d'un meuble conserve son privilege sur le prix qui s'en trouve encore dû par un second acheteur. Lapeyrere , lettre P. N^o. 129 , confirmé aux notes.

L'application de ce cas est si naturelle à celui de l'assurance du navire affecté au privilege des marchands fournisseurs & des ouvriers , que l'on ne conçoit pas en quoi pourroit consister la raison de différence ; car enfin le produit de l'assurance représente aussi essentiellement le navire que le prix de la vente d'une chose représente cette chose. Il est vrai que cette maxime du Parlement de Bourdeaux n'est pas suivie dans le pays coutumier ; mais l'équité n'exige pas moins que le privilege des fournisseurs & ouvriers soit transféré sur le recouvrement de l'assurance du navire , puisque c'est réellement leur chose qui a été assurée , au moyen de l'assurance du navire , ses agrêts & apparaux.

Ceci répond en même-temps à l'argument tiré de la regle , *meubles n'ont suite quand ils sont hors la possession du débiteur* ; car s'il est vrai que le montant de l'assurance représente le navire , il est vrai de dire aussi , par l'effet de la subrogation , que le navire est encore en la possession du débiteur. Par la même raison , on ne peut pas se faire un moyen de ce que le navire a fait naufrage ou a été pris par l'ennemi , puisque l'assurance remet les choses au même état que si le navire fût arrivé à bon port.

J'avourai néanmoins qu'à disputer *de apicibus juris* , le parti des fournisseurs & ouvriers peut souffrir difficulté : mais sûrement l'équité est pour eux , & l'intérêt du commerce maritime s'y réunit.

ARTICLE IV.

NE seront non plus reçues aucunes actions contre les maîtres , patrons ou capitaines en délivrance de marchandise chargée dans leur vaisseau , un an après le voyage accompli.

CETTE prescription ou fin de non-recevoir est d'autant plus naturelle qu'il n'est pas vraisemblable que le porteur d'un connoissement laisse passer un an depuis l'arrivée du navire , sans demander au maître ou capitaine la délivrance des marchandises contenues dans le connoissement. En tout cas il doit s'imputer sa négligence , & le capitaine , pour obtenir sa décharge n'a besoin que d'opposer la fin de non-recevoir , n'étant pas juste de l'obliger de prouver après l'an , qu'il a réellement & de fait délivré les mar-

chandises. Il seroit d'une trop dangereuse conséquence pour la navigation & le commerce maritime, que des actions de cette nature eussent la durée des actions ordinaires : c'est bien assez, & peut-être même trop, qu'un capitaine soit obligé pendant un an de conserver la preuve qu'il a rempli son engagement.

La fin de non-recevoir auroit lieu tout de même dans le cas où celui à qui les marchandises étoient adressées n'auroit pas reçu un double du connoissement, ou autrement n'auroit pas reçu avis du chargement des marchandises ; & cela à cause de l'usage où sont les capitaines & armateurs, de rendre public le tableau général des effets chargés dans chaque navire, à moins que le maître ou capitaine n'eût eu la mauvaise foi de supprimer du tableau les marchandises en question.

Mais il n'y a point d'exemple de ces sortes de prévarications, & si l'on voit des demandes judiciaires en délivrance de marchandises contre des capitaines, ce n'est qu'à l'occasion des méprises qui se font quelquefois à la décharge des marchandises, par la précipitation & la confusion avec lesquelles se font toujours ces sortes d'opérations. Qu'en résulte-t'il alors contre le capitaine ? Cela se verra sur l'article 5, titre des connoissemens, qui est le 2. du livre 3.

ARTICLE V.

LE marchand ne sera recevable à former aucune demande contre le maître, ni contre ses assureurs pour dommage arrivé à sa marchandise, après l'avoir reçue sans protestation, ni le maître à intenter aucune action pour avaries contre le marchand, après qu'il aura reçu son fret sans avoir protesté de sa part.

IL est tout de même intéressant pour la sûreté & l'activité du commerce, que l'action en paiement du dommage arrivé à la marchandise ou au vaisseau, n'ait qu'une durée fort courte ; & c'est à quoi il a été pourvu par cet article & par celui qui suit.

Dans la première partie de celui-ci, il est question du dommage arrivé à la marchandise : dommage que le marchand prétend faire supporter au maître ou à ses assureurs.

A l'égard du maître ou capitaine, afin que le dommage le regarde, il faut qu'il soit arrivé par sa faute ou par celle des gens de son équipage ; sur quoi voir ce qui sera observé sur l'article 28 du titre des assurances.

Pour ce qui est des assureurs, ils sont responsables du dommage dans tous les cas, s'il n'est arrivé par le vice propre de la chose, ou par la faute du maître ; & encore en sont-ils tenus, s'ils se sont chargés de la baraterie de patron, article 28 & 29 du même titre des assurances.

L'action en réparation du dommage étant ouverte, soit contre le maître, soit contre les assureurs, il faut aux termes de cet article, pour la conserver, que celui qui y a intérêt ait soin de protester en recevant la marchandise ;

s'il l'accepte sans protestation, il n'est plus recevable à dire qu'elle lui a été livrée défectueuse.

L'article ne déclare point dans quel temps il faut protester, & l'usage est sur cela de le faire dans les 24 heures de la délivrance, à l'exemple de ce qui se pratique au sujet des marchandises qui viennent par terre. Il seroit trop rigoureux d'exiger que la protestation fût faite au moment même de la délivrance, & l'on conçoit que le plus souvent cela ne seroit pas praticable.

Mais la protestation doit être par écrit; c'est-à-dire, par un acte pardevant Notaires, ou par une signification faite au maître ou à l'assureur, par le ministère d'un Huissier ou Sergent, quoique l'article ne le porte pas, parce qu'il est de règle en fait de protestations pour quelque cas que ce soit, qu'elles soient faites par écrit, sans quoi il n'y a d'autre ressource que celle de s'en rapporter au serment de la partie adverse, sur la réalité des protestations verbales.

Il est pourtant vrai dans la pratique, qu'autant sont fréquentes les occasions, de se plaindre des avaries arrivées aux marchandises, & d'en demander raison aux assureurs, autant sont rares les protestations par écrit en pareil cas. Ce n'est guère qu'à l'égard des assureurs du dehors, ou que lorsqu'on prétend faire supporter le dommage au maître, que l'on a recours aux formalités. Ce n'est pas au reste, la seule preuve que donnent nos armateurs & négocians de la bonne foi avec laquelle ils font leur commerce.

Quant aux avaries que le maître est fondé à prétendre, il y a les avaries ordinaires, que l'usage a fixées dans chaque port suivant la nature du voyage, & ces avaries ne peuvent par lui être prétendues, qu'autant qu'elles sont stipulées ou qu'elles sont censées l'être par l'usage, outre & par-dessus le fret convenu; mais on n'y manque jamais, dans les connoissemens; la clause y est même imprimée. Au reste pour savoir l'effet de cette clause & ce que c'est que ces avaries; voir l'article 9 du titre des avaries.

A l'égard des avaries extraordinaires, il n'a droit d'en demander raison, qu'autant qu'elles sont grosses ou communes; c'est-à-dire, qu'autant que le navire les a souffertes pour le salut commun, ou que dans le cas qu'elles ont été faites pour sauver en particulier les marchandises.

D'une ou d'autre manière, s'il a reçu son fret sans avoir protesté pour ses avaries, il est non-recevable tout de même à les prétendre dans la suite.

Mais savoir s'il faut qu'il proteste précisément dans le moment qu'il reçoit son fret, ou qu'il se fasse réserve des avaries dans sa quittance, supposé qu'il en donne une, ou si les protestations générales qu'il a faites dans sa déclaration d'arrivée au Greffe de l'Amirauté, suffiront pour le mettre à couvert de la fin de non-recevoir?

Je ne doute nullement que ces protestations générales ne soient suffisantes par rapport aux avaries extraordinaires, attendu que cet article exige simplement des protestations de sa part, & qu'ainsi la réception qu'il fait ensuite de son fret, doit s'entendre naturellement sans préjudice des avaries dont le règlement est à faire; mais si ce ne sont que les avaries ordinaires, comme elles sont réglées par l'usage & qu'ainsi il a droit de les exiger en même-temps que son fret, la présomption est qu'il les a reçues aussi dans le même temps, s'il n'en a pas fait réserve dans sa quittance; d'où il s'ensuit que sur la repré-

sensation de sa quittance sans réserve, la fin de non-recevoir a lieu contre lui, sauf à requérir le serment de la partie adverse, lequel serment ce me semble, ne peut même être exigé affirmatif; mais seulement comme serment de crédulité & de bonne foi, à cause de la modicité de l'objet dont la mémoire peut n'être pas assez sûre pour fournir matière à un serment pleinement affirmatif.

ARTICLE VI.

Les protestations n'auront aucun effet si dans le mois elles ne sont suivies d'une demande en justice.

DANS tous les cas de l'article précédent, ce n'est donc pas assez d'avoir protesté, les protestations seront inutiles & sans aucun effet si dans le mois elles ne sont suivies d'une demande en justice.

Il convient même d'ajouter, qu'il est telle circonstance, où la demande, quoique formée dans le mois qui suit ces protestations, seroit inutile tout de même; & cela arriveroit effectivement, si le dommage étoit couvert de manière, qu'il n'y eût plus moyen de le vérifier & de le constater; car c'est une maxime que toute action en paiement de dommage cesse & est prescrite lorsque le dommage ne peut plus être reconnu & estimé; sur quoi voir le commentaire sur la Coutume de la Rochelle, art. 11, n. 34 & suiv.

Il est donc intéressant pour celui qui a une action à former pour cause de dommage ou avarie, de faire ses diligences à temps pour en faire constater la nature, la qualité & l'estimation relativement aux circonstances, à l'effet de quoi il faut qu'il fasse faire la visite des marchandises ou du navire, & qu'il fasse dresser un procès-verbal de leur état, partie présente ou duement appelée.

Dans le train ordinaire, on se contente d'un procès-verbal fait par un Notaire ou un Sergent; mais cela n'est pas régulier, & c'est le cas où l'office du Juge est nécessaire pour faire une preuve juridique. Aussi s'est-on souvent mal trouvé d'avoir négligé de prendre cette précaution, sur-tout avec les étrangers, qui en sont pour les formalités exactes, de même que ceux des François qu'on appelle difficiles. S'ils ne l'étoient néanmoins qu'en pareille occurrence, ils ne mériteroient pas cette épithète injurieuse; car enfin est-ce constater comme il convient le dommage, que de n'y employer que le ministère des Notaires ou des Huissiers? sur-tout lorsqu'il y va de l'intérêt des absens, dont les droits ne peuvent être mis en sûreté que par le ministère du Procureur du Roi. Or le Procureur du Roi ne comparoitra pas à un procès verbal de Notaire ou de Sergent.

Un tel procès-verbal suffira sans doute, s'il est fait avec quelqu'un ayant pouvoir ou ordre de représenter l'absent; mais s'il n'y a personne pour le représenter, il est évident que pour faire preuve, il faut que le procès-verbal soit fait par le Juge en présence du Procureur du Roi, qui est le représentant naturel & légal des absens.

A la vérité les Officiers de justice ne sont pas plus en état d'apprécier le dommage que les Notaires ; mais ils constatent juridiquement l'état des choses, & par le droit qu'ils ont d'exiger le serment des experts nommés pour procéder à l'estimation, on peut tout autrement compter sur l'appréciation de ces experts travaillans sous leurs yeux, que lorsqu'ils n'ont que des Notaires pour contrôleurs de leurs opérations.

Ceci au reste est observé sans autre vue que celle de l'intérêt public, sauf à ceux qui n'aiment pas que leur conduite soit éclairée de si près, ou qui se font un mérite auprès des absens de leur avoir épargné quelques petits frais qu'il en auroit coûté de plus, peut-être en prenant la voye judiciaire, à continuer leur méthode économique en apparence, aux risques de ce qui en pourra arriver.

On peut dire néanmoins que l'abus de se servir en pareilles occasions du ministère des Notaires ; en un mot de tous autres Officiers que ceux de l'Amirauté a été réprouvé de tout temps, & la preuve en résulte des anciennes Ordonnances qui ont constamment défendu à tous Notaires, tabellions, Juges & Officiers autres que ceux de l'Amirauté, « de bailler lettres ou certificats de la descente des marchandises, & autres choses qui viennent & arrivent par mer, sur peine d'amende arbitraire ». Ordonnance de 1517, art. 17 ; de 1543, art. 45, & de 1584, art. 73. Car enfin ces défenses renferment implicitement celles de constater les avaries reçues par les mêmes marchandises venues par mer.

En fait d'avaries arrivées à un navire, l'usage n'est point de faire dresser un procès-verbal de l'état du navire ; on se contente de demander au Juge, que la visite en soit faite par experts avec estimation ; sur quoi le Juge, du consentement du Procureur du Roi, nomme d'office pour experts, deux Capitaines & deux charpentiers de navire, lesquels après avoir accepté la commission & promis par serment de la remplir avec fidélité, procèdent à la visite & estimation, dont ils dressent leur rapport qu'ils attestent ensuite, encore par serment.

Ceux qui sans autre cérémonie se font respectivement raison dans ces circonstances, sont louables assurément, & rien ne marque mieux leur bonne foi ; mais il est des gens décidés pour les formalités, & l'on ne sauroit les blâmer. Ainsi le plus sûr est d'observer effectivement les formalités & de se pourvoir dans le mois des protestations, sur peine de déchéance. Il resteroit pourtant la ressource de s'en rapporter au serment de la partie adverse, sur le point de savoir, si elle n'a pas été informée à temps & des protestations & de l'estimation des avaries, & si elle n'a pas promis de satisfaire en conséquence ; car enfin ces courtes prescriptions ou fins de non-recevoir, doivent toujours être accompagnées de bonne foi ; & ce seroit s'annoncer pour en manquer, que de refuser de faire un pareil serment, par lequel on est rendu Juge dans sa propre cause.

Une observation importante à faire au sujet de cet article & du précédent, est qu'à l'égard des marchandises, il n'y est question que des avaries que le marchand prétend qu'elles ont essuyées ; au moyen de quoi la fin de non-recevoir n'est pas applicable au cas où il s'agit d'un vice caché qu'il n'est pas naturel de soupçonner. Alors le marchand est recevable à s'en plaindre dès qu'il a découvert ce vice. Ainsi jugé à l'Amirauté de Marseille, par Sentences des 19

Juin & 15 Décembre 1750. Dans l'espece de cette dernière, il s'agissoit d'un baril trouvé rempli de cloux & de vieux fers, au lieu de noix muscade. Le marchand qui avoit reçu le baril fut admis dans sa demande, quoiqu'il ne se fût pourvu que huit jours après.

Reste de savoir sur cela dans quel temps précisément l'on est recevable à se plaindre en pareil cas ? Je croyois, par argument du présent article, qu'après un mois la fin de non-recevoir seroit acquise, le marchand devant s'imputer sa négligence à vérifier sa marchandise pendant un si long temps. Il est même tel marchand à qui il seroit dangereux d'accorder un délai aussi reculé.

ARTICLE VII.

LE maître ne sera aussi recevable après la délivrance des marchandises, à alléguer d'autres cas fortuits que ceux mentionnés dans son rapport.

AVANT ou après la délivrance des marchandises, il seroit trop dangereux d'admettre le maître ou capitaine à excepter d'autres événemens ou cas fortuits que ceux mentionnés dans son rapport; il ne manqueroit pas d'expédiens ou de défaites, qu'il imagineroit après coup, soit pour augmenter ses avaries, soit pour se défendre de faire raison du dommage qu'on soutiendrait être arrivé aux marchandises par sa faute ou par le mauvais état de son navire.

Son rapport doit donc être une piece décisive contre lui, de maniere qu'il soit non-recevable à alléguer aucuns autres accidens que ceux qu'il y a déclarés, ni rien de contraire, comme il a été observé sur l'article 8 du tit. 10 ci-dessus. Mais de la façon que les capitaines tournent ordinairement leurs déclarations ou rapports, il n'est pas facile de s'en prévaloir contre eux, au moyen des réserves & protestations qu'ils ont soin de faire, où, de peur d'omission ils exagèrent autant qu'il leur est possible.

ARTICLE VIII.

TOUTE demande pour raison d'abordage sera formée vingt-quatre heures après le dommage reçu, si l'accident arrive dans un port, havre ou autre lieu où le maître puisse agir.

LES accidens maritimes sont si fréquens, qu'il se pourroit qu'un navire, après avoir été abordé par un autre, souffrît, dans un intervalle assez court, d'autres avaries dont on dissimuleroit la cause pour les faire regarder comme une suite naturelle, ou même comme un effet direct de l'abordage.

Tel est le motif de la brieveté de l'action concernant l'abordage, & rien assurément n'est plus juste, pour éviter les surprises.

C'est aussi dans cet esprit , que notre article veut que l'action soit formée vingt-quatre heures après le dommage reçu , si l'accident est arrivé dans un port ou autre lieu où le maître puisse agir dans ce court espace de temps ; sans quoi & s'il forme sa demande plus tard , il sera déclaré non-recevable , que l'abordage ait été fortuit ou causé par la faute de l'autre maître ; car l'Ordonnance ne distingue point en cette partie. Il est à observer néanmoins que s'il y a eu des pourparlers qui aient empêché d'intenter l'action dans les vingt-quatre heures , la fin de non-recevoir n'aura pas lieu. Mais la preuve de ces pourparlers n'est pas selon moi , recevable par témoins , & il n'y a que la ressource de s'en rapporter au serment de la partie adverse.

Si l'abordage s'est fait en pleine mer , ou tellement hors du port , qu'il ne soit pas possible au maître d'intenter son action dans les vingt-quatre heures après le dommage reçu , le délai ne courra que du jour de l'arrivée de son navire dans le port. *Contrà non valentem agere non currit prescriptio*

Dans ce délai , au reste quoique fatal , ne sera pas compris le jour du Dimanche qui s'y rencontrera , l'Ordonnance ne le disant pas. De même de la Fête chommée , la raison étant égal. Sentence conforme de l'Amirauté de Marseille du 17 Décembre 1751.

Reste de savoir si un bâtiment chargé pour Marans , Rochefort ou quelque autre endroit voisin , ayant été abordé , hors de la rade , en un mot dans sa route ; mais de manière que le dommage n'est pas capable de l'empêcher de continuer son voyage ; le maître est obligé de retourner aussi-tôt dans ce port pour former son action dans les vingt-quatre heures , ou s'il peut achever son voyage sans s'exposer à perdre le droit de demander raison du dommage qu'il a reçu.

Je pense qu'il peut dans ce cas continuer librement son voyage , & que moyennant qu'il intente son action dans les vingt-quatre heures de son arrivée dans le port de sa destination , si cela est possible , il sera à couvert de la fin de non-recevoir. A tout événement , il faut qu'il use de diligence , & qu'à son arrivée , il ait soin de protester au greffe s'il y en a , sinon pardevant Notaires , de se pourvoir , s'il prévoit qu'il ne puisse pas intenter son action dans les 24 heures ; la raison est que la circonstance du voyage commencé , met naturellement le maître dans l'impuissance d'agir , ou ce qui est la même chose , excuse pleinement son inaction , à cause qu'il ne pourroit relâcher pour se plaindre de l'abordage , sans augmenter considérablement la perte par les dommages & intérêts que causeroit le relâche , & qu'on feroit en droit de lui reprocher l'affection qu'il auroit eue de relâcher , étant en état de continuer sa route.

Au fonds en matière d'abordage , le dommage doit être réparé par le maître qui l'a causé par sa faute ou par son imprudence ; & à plus forte raison , s'il l'a fait par malice ; mais rien de tout cela ne se présume , pas même contre le maître dont le navire est beaucoup plus fort que l'autre. Il en faut des preuves , sans quoi l'on juge que c'est un pur accident dont le dommage doit être supporté également par les deux navires ; & c'est ainsi que se terminent presque toujours ces sortes de contestations. V. *infra* les articles 10 & 11 du tit. des avaries avec les notes.

ARTICLE IX.

LEs taverniers n'auront aucune action pour la nourriture fournie aux matelots, si ce n'a été par l'ordre du maître, & en ce cas ils en feront la demande dans l'an & jour, après lequel ils n'y seront plus reçus.

CET article contient deux parties qu'il ne faut pas confondre. Dans la première, toute action est déniée aux taverniers ou cabaretiers, pour la nourriture qu'ils auront fournie aux matelots, si ce n'a été par l'ordre du maître.

Cela veut dire que sans cela, le cabaretier est sans action, soit contre le maître, soit contre le propriétaire ou l'armateur du navire.

Il est tout de même aussi sans action contre les matelots, conformément aux Ordonnances de 1555 & de 1584. V. *infra* art. 14, tit. premier du liv. 2.

Cependant, comme les anciennes Ordonnances & le présent article, disent *sans l'ordre du maître*, ce qui suppose nécessairement des matelots engagés avec lui, auxquels par conséquent il doit la nourriture; la décision seroit différente s'il s'agissoit de la nourriture fournie à des matelots avant leur engagement. C'est-à-dire, que le cabaretier seroit fondé à leur demander, en pareilles circonstances, le payement de leur nourriture, & qu'ils y devroient être condamnés toutefois *juxta legitimum modum*, à moins qu'ils ne fussent habitans du lieu même; auquel cas le cabaretier seroit également sans action contre eux conformément à l'article 128 de la Coutume de Paris, qui en cette partie fait loi par-tout; le cabaretier alors devant s'imputer la faute de leur avoir fait crédit, ne pouvant pas douter qu'ils ne fussent domiciliés.

Telle est en effet l'interprétation reçue au sujet de cet article 128 de la Coutume de Paris, qu'autant le cabaretier est repréhensible qui attire à son cabaret des gens domiciliés pour les entretenir dans leur libertinage & leur débauche, autant il mérite de faveur pour raison de la nourriture qu'il fournit aux voyageurs, ou à ceux que leurs affaires amènent dans un lieu où ils n'ont ni établissement ni asyle.

Si les matelots engagés, sont autorisés par le maître à aller prendre leur repas au cabaret, sans doute que le cabaretier a droit de se pourvoir contre lui pour le payement de leur nourriture: mais cette dépense doit-elle retomber sur le propriétaire ou l'armateur du navire? Le maître qui l'a payée est-il fondé à la lui porter en compte, & le cabaretier peut-il retourner sur l'armateur à défaut de payement de la part du maître? La négative est certaine si le maître a agi sans l'aveu de l'armateur présent sur le lieu, & ce sera tout le contraire dans l'absence de l'armateur. V. au surplus les notes sur ledit art. 14, tit. premier du liv. 2.

En supposant néanmoins l'action ouverte au profit du cabaretier contre les matelots, contre le maître ou contre le propriétaire du navire, il faut toujours qu'il l'intente dans l'an & jour, faute de quoi la fin de non-recevoir

pourra lui être légitimement opposée, & c'est la seconde partie de notre article.

On comprend que l'an ne doit se compter que du jour que le cabaretier a cessé de fournir la nourriture aux matelots.

On comprend tout de même que dans le cas où le propriétaire du navire est tenu du paiement de cette nourriture, le cabaretier est privilégié sur le navire, comme étant du nombre des créanciers pour fournitures de vituailles & autres choses nécessaires à l'équipement du navire, lesquels sont déclarés privilégiés par l'article 16 du tit. 14, *infra*.

Et comme par l'article 3 ci-dessus tous ces privilégiés n'ont qu'un an pour demander le paiement de leur dû, il n'auroit pas été naturel que le cabaretier eût eu un plus long délai pour se pourvoir.

ARTICLE X.

LEs prescriptions ci-dessus n'auront lieu lorsqu'il y aura cédula, obligation, arrêté de compte, ou interpellation judiciaire.

ON trouve les mêmes restrictions dans l'article 9, tit. premier de l'Ordonnance de 1673, & dans les art. 126 & 127 de la Coutume de Paris.

Lorsque la créance est justifiée par un arrêté de compte ou autre reconnaissance par écrit; il n'est donc plus question des fins de non-recevoir établies par les articles précédens, & il n'y a plus d'autre prescription à opposer que celle de trente ans; mais on peut laisser perdre ou purger le privilege quoique l'action personnelle soit toujours subsistante.

Quant à l'interpellation judiciaire, cela ne s'entend absolument que d'une demande en justice avec assignation. L'Ordonnance de 1673 & l'article 126 de la Coutume de Paris, disent à la vérité, *somation ou interpellation judiciaire*; mais il a toujours passé pour constant qu'une simple sommation non accompagnée d'assignation n'étoit pas capable d'arrêter la prescription & d'empêcher la fin de non-recevoir.

Il ne suffit pas au reste d'une assignation en forme, il faut encore en faire suite, & ne pas laisser tomber l'instance en péremption; autrement la fin de non-recevoir auroit lieu tout comme s'il n'y eût pas eu de demande judiciaire. Et à cet égard il convient d'observer, que si dans les matieres ordinaires la péremption d'instance ne s'opere que par une cessation de procédures pendant trois ans, il n'en est pas de même dans celles où la durée de l'action est bornée à deux ans, à un an, ou à six mois, la regle étant certaine que l'instance périt alors par discontinuation des procédures pendant le même temps que l'on a pour former utilement l'action; comme par exemple en matiere de retrait, de complainte; sur quoi voir le Commentaire sur la Coutume de la Rochelle, article 34, n. 20, art. 57, n. 40.

Mais quoique l'action soit prescrite, on n'est pas pour cela sans ressource, le défendeur ne pouvant en pareil cas obtenir sa décharge qu'en affirmant par serment qu'il ne doit pas; ou si c'est un héritier, qu'en affirmant qu'il n'a pas

connoissance que la somme demandée soit dûe. C'étoit déjà une maxime universellement reçue, avant que l'Ordonnance de 1673 en eût fait une règle dans l'article 10 du tit. premier déjà cité. Ainsi je ne puis souscrire à une Sentence de Marseille du 12 Juillet 1748 qui a jugé le contraire. Toute courte prescription doit être accompagnée de bonne foi.

Toutefois afin que le demandeur puisse exiger le serment, il faut qu'il ait un principe d'action contre le défendeur; car si c'étoit un cabaretier, par exemple, qui demandât à un matelot le paiement de la dépense que celui-ci auroit faite à son cabaret sans l'aveu du maître ou du propriétaire du navire; comme il seroit alors sans action contre le matelot, ce seroit en vain qu'il lui déféreroit le serment, puisque la reconnoissance de la dette de la part du matelot ne suffiroit pas pour opérer sa condamnation.

Par la même raison le cabaretier n'en seroit pas mieux, quand il seroit fondé dans un billet ou autre reconnoissance par écrit du matelot. Dès qu'il seroit constant & avéré que le billet n'auroit pour cause que la dépense induement faite par le matelot au cabaret, il n'en seroit pas moins en voye de décharge aux termes de l'article 155 de la Coutume d'Estampes, & d'un Arrêt du 17 Décembre 1584, cité par la majeure partie des Commentateurs sur l'article 128 de la Coutume de Paris, qui a déclaré nulle une cédule faite par un habitant au profit d'un cabaretier pour dépense de bouche faite en sa taverne.

Hors delà, & lorsqu'il n'y a de fin de non-recevoir à opposer contre la dette, que sur le fondement de la prescription, si le défendeur refuse d'affirmer qu'il a payé, ce qui vaut une reconnoissance formelle de la vérité de la dette; c'en est assez pour conserver au demandeur sa créance, sans avoir égard à la prescription, & pour lui faire obtenir un jugement de condamnation contre son débiteur: mais pour cela il ne rentre pas dans tous les droits attachés à sa créance dans le principe; je veux dire qu'il ne recouvre pas le privilège qu'il avoit originairement. Ce privilège est perdu pour lui, il ne peut plus l'exercer, & il ne lui reste qu'une action simple & commune contre son débiteur.

Il en est à son égard, comme d'un créancier de rente constituée qui a laissé acquérir la prescription de cinq ans. La prescription des arrérages antérieurs aux cinq dernières années, n'empêchera pas à la vérité le créancier d'en exiger le paiement de son débiteur, si celui-ci, renonçant à la fin de non-recevoir, reconnoît devoir tous les arrérages demandés; mais cette reconnoissance, ne pouvant nuire à ses autres créanciers, ne fera pas remonter l'hypothèque des arrérages prescrits au jour du contrat de constitution de la rente; il n'y aura d'hypothèque à cet égard que du jour du jugement de condamnation, ou de la reconnoissance pardevant Notaires. Commentaire sur la Coutume de la Rochelle, article 19, n. 122, ou Duplessis & Brodeau sont cités.

Or si la reconnoissance d'une dette, après la prescription, ne fait pas revivre l'hypothèque de la créance, il en doit être de même du privilège par identité de raison.

Outre les prescriptions & fins de non-recevoir introduites par les différens articles de ce titre, il y a encore celles concernant les assurances; sur quoi voir l'article 48 du titre des assurances qui est le sixième du livre 3; la réclamation des ancres, article 28, titre des naufrages; la réclamation des effets en fait de prise, article 26, tit. 9; la réclamation des successions des gens

morts en mer ; article 10 , titre 11 du même livre 3 , & la réclamation des effets naufragés , articles 13 , 24 , 26 , 27 , 28 & 36 , tit. 9 du liv. 4.

Mais par rapport à ces derniers objets , quoique par le Règlement du 23 Août 1739 , ces fins de non-recevoir ayent été renouvelées & que le délai pour la réclamation des effets des gens morts en mer , ait été étendu jusqu'à deux ans , la prescription en ce qui concerne l'intérêt du Roi , cédé aux invalides , & celui de M. l'Amiral , ne s'observe point à la rigueur , l'intention du Roi & de M. l'Amiral , étant que les réclamations soient reçues en quelque temps que ce soit , moyennant que les réclamateurs justifient suffisamment le droit qu'ils s'attribuent.

Ce n'est donc que lorsque les prescriptions ou fins de non-recevoir tournent au profit des particuliers , qu'on y fait droit à la rigueur , en déclarant les réclamateurs non-recevables pour ne s'être pas pourvus dans le temps déterminé par la loi ; sans examiner même s'il a été en leur pouvoir de se présenter plutôt ; c'est-à-dire , s'ils ont eu connoissance ou non de l'événement qui leur donnoit droit de réclamer leurs effets.





TITRE XIII.

Des Jugemens & de leur exécution.

L n'est pas de mon sujet de parler ici des regles que les Juges sont obligés de suivre dans leurs Jugemens ; d'examiner s'ils doivent toujours s'en tenir à la lettre de la Loi, ou s'ils peuvent s'en écarter quelquefois, pour en consulter l'esprit & l'adopter ; de marquer quand & comment l'usage peut suppléer à la Loi, la mitiger ou l'abolir entierement ; d'indiquer enfin les caracteres qui distinguent les véritables usages, des pratiques abusives. Je me réduirai donc à des observations convenables, sur les dispositions contenues dans différens articles de ce titre.

ARTICLE PREMIER.

TOUS Jugemens des Sieges particuliers de l'Amirauté qui n'excéderont la somme de cinquante livres, & ceux des Sieges généraux es Tables de Marbre qui n'excéderont cent cinquante livres, seront exécuté définitivement, & sans appel.

IL est étonnant que le Commentateur atteste sur cet article que les Parlemens ne le respectent pas plus que l'Edit de création de la Jurisdiction Consulaire, en ce qui concerné le pouvoir attribué aux Juges Consuls, de juger sans appel jusqu'à la somme de 500 livres.

Selon lui, les Parlemens reçoivent indifféremment tous appels, ne souffrant point de pouvoir souverain dans aucune Jurisdiction de leur ressort, ce qui comprend par conséquent aussi les Présidiaux.

Après cette curieuse observation, il ajoute avec le même bon sens « que » c'est aux Juges des Amirautés à se tirer de là comme ils pourront, & à faire » valoir leur pouvoir en dernier ressort contre les Parlemens du Royaume, » ainsi qu'ils jugeront à propos ; la chose est très-indifférente au public.

Quelle espece de Commentateur est-ce là ? Quoi ! il n'importe nullement au public que des causes légères ne soient pas portées au Parlement pour y être jugées à grand frais, sans compter les délais qu'il faut essuyer avant de pouvoir obtenir justice à son tour ?

Si

Si les vœux du public étoient exaucés, on verroit bientôt doubler & tripler le pouvoir de juger en dernier ressort, accordé par les Ordonnances aux Juges inférieurs. Comment ce même public verroit-il donc d'un œil indifférent que l'on voulût anéantir ce pouvoir tout limité qu'il est ?

Mais cet événement n'est pas à craindre, & ce seroit faire injure aux Parlemens, que de les soupçonner capables de suivre les idées que le Commentateur a eu la malhabilité de leur prêter. Il est vrai qu'on a vu quelquefois des entreprises pour faire recevoir des appels de jugemens rendus en dernier ressort ; mais on sait à qui il faut les imputer ces entreprises. Jamais, des Juges qui mettent au rang de leurs devoirs les plus essentiels, l'obligation de se conformer aux Ordonnances & de les faire exécuter dans tous leurs points, n'y ont pris part.

Après tout, les Juges inférieurs qui ont droit de juger en dernier ressort jusqu'à une certaine somme, ne manquent pas de moyens pour faire exécuter leurs jugemens sans avoir égard à l'appel ; & ils ne seroient pas embarrassés non plus pour faire annuler tout ce qui seroit fait au mépris de leur autorité.

Par l'Ordonnance de 1584, art. 53, les Amirautes particulières n'avoient droit de juger sans appel que jusqu'à deux écus, & les Amirautes générales que jusqu'à quatre écus ; mais les condamnations d'amendes étoient exécutoires jusqu'à 8 écus un tiers. Même Ordonnance de 1584, article 52. Aux termes de cet article, le pouvoir des premiers est augmenté jusqu'à 50 liv. & des autres jusqu'à 150 liv. si tant est néanmoins qu'on puisse regarder cela comme une augmentation, en comparant les espèces de ce temps-là avec celles d'aujourd'hui, & même du temps de la présente Ordonnance.

Au sujet des Amirautes générales, il est à observer que cet article déroge au 13^e. du tit. 17 de l'Ordonnance de 1667, aux termes duquel, leurs jugemens définitifs en matière sommaire n'étoient exécutoires que jusqu'à la somme de 100 liv. & encore qu'à la charge de donner caution ; au lieu que par cet article elles ont droit de juger sans appel jusqu'à 150 liv.

Quant aux Amirautes particulières, il n'y a de changement qu'en ce que le présent article leur attribue le pouvoir de juger en dernier ressort jusqu'à 50 liv. Ainsi, si la condamnation excède, il s'agit de se conformer à cet égard au même article 13 de ladite Ordonnance de 1667.

Suivant une Sentence de l'Amirauté de Marseille du mois de Février 1750, il faudroit dire que notre article souffre exception pour le cas où il y a appel du déclinatoire refusé, & qu'il convient alors de sauver aux parties à se pourvoir sur l'appel. Cependant par l'article 13, tit. 12 de l'Ordonnance du mois de Mars 1673, les Juges & Consuls ayant droit de juger & de faire exécuter leurs jugemens nonobstant tout déclinatoire, appel d'incompétence, &c. Pourquoi n'en seroit-il pas de même des Juges de l'Amirauté, & de tous autres autorisés à juger en dernier ressort jusqu'à une certaine somme ? Suffiroit-il donc d'attaquer leur compétence pour leur ôter leur pouvoir tout-à-coup ?



ARTICLE II.

LEs jugemens définitifs concernans les droits de congés & autres appartenans à l'Amiral, seront exécutés par provision à la caution juratoire du Receveur.

SANS distinction d'Amirauté générale ou particulière, tous jugemens définitifs concernans les droits de l'Amiral aussi sans distinction, tels qu'ils ont été détaillés sur le tit. premier; & à plus forte raison les jugemens provisoires, s'il s'en rendoit en pareil cas, sont exécutoires par provision, nonobstant l'appel, & toutefois sans y préjudicier; sont exécutoires, dis-je, suivant cet article à la caution juratoire seulement; c'est-à-dire, sur la simple soumission du Receveur de l'Amiral; & cela est d'autant plus juste que la solvabilité du Receveur dont M. l'Amiral est garant de droit, vaut le meilleur cautionnement.

Il en est de même des jugemens portans condamnation d'amende, rendus dans les Amirautés particulières, puisque ces amendes comme appartenantes pour le tout à l'Amiral, font partie des droits attribués à sa charge. Et à l'égard des amendes prononcées dans les Amirautés générales, il en faut dire aussi autant pour la moitié qui en revient à l'Amiral, de même que pour la moitié dévolue au Roi.

Cette exécution provisoire est si favorable & si privilégiée, à raison de l'honneur dû à l'importante charge d'Amiral, qu'elle ne peut être arrêtée ni suspendue par aucun jugement ou Arrêt de défense. A la vérité le Receveur ne passeroit pas outre au préjudice des défenses; mais il n'est pas douteux qu'elles ne fussent promptement levées, comme surprises, dès que M. l'Amiral s'en plaindroit; & vraisemblablement ce ne seroit pas impunément qu'un Procureur auroit prêté son ministère pour faire obtenir ces défenses à sa partie.

ARTICLE III.

SERONT aussi les Sentences concernant la restitution des choses déprédées ou pillées dans les naufrages, exécutées nonobstant & sans préjudice de l'appel en donnant caution.

IL faut pour cela qu'il s'agisse de Sentences rendues en matière civile. Si l'on avoit pris la voye extraordinaire, il en seroit autrement, parce qu'en matière criminelle, l'appel suspend tout, la condamnation pécuniaire en même-temps que la peine afflictive. Il n'y auroit d'exception à cela qu'autant que les effets pillés auroient été saisis & déposés par Ordonnance de justice; alors la délivrance provisoire ou définitive ordonnée en faveur des réclamateurs, auroit lieu aux termes de cet article, nonobstant l'appel; en par eux donnant bonne & suffisante caution.

Quoique l'article ne parle que des déprédations ou pillages en cas de nau-

frage, il en seroit de même, en effet de pillage commis par des pirates ou corsaires, relativement à l'article 37 de l'Ordonnance de 1543, & à l'article 52 de celle de 1584; ce qui s'entend aussi-bien du pillage fait par les gens d'un navire armé en course, sur un navire ennemi pris, à raison du tort que ce pillage fait à l'armement, que de celui qui seroit fait sur un vaisseau de la nation, ou étranger qui ne seroit pas sujet à prise.

Au reste, comme l'article 7 ci-après, porte qu'au surplus l'Ordonnance de 1667 sera exécutée selon sa forme & teneur; ce qui renvoie aux titres 17 & 27 de ladite Ordonnance, principalement à l'article 13 du titre des matieres sommaires, & que la plupart des affaires qui se traitent à l'Amirauté, sont ou de police, ou au rang des matieres sommaires, ou dans le cas d'être fondées en titre; il est très-peu de Jugemens ou Sentences de l'Amirauté qui ne soient en termes d'être exécutés par provision en donnant caution.

Il en est même qui sont exécutoires sans donner caution, soit à raison du privilege de la dette, soit par la difficulté de fournir caution; & tels sont les jugemens portant condamnation définitive ou provisoire, contre le propriétaire ou l'armateur d'un navire, en paiement des gages ou loyers dûs tant au capitaine qu'aux autres personnes de l'équipage: l'usage est à cet égard d'ordonner le paiement ou provisionnel ou définitif, sur la simple soumission des demandeurs.

De ce que presque tous les jugemens d'Amirauté sont exécutoires, notwithstanding l'appel en donnant caution, il ne s'ensuit pas néanmoins que cet article soit inutile ou superflus, puisqu'il résout un cas sur lequel cessant sa disposition, il y auroit eû quelque doute à former par rapport à l'exécution provisoire.

En faveur du commerce de France aux colonies, par l'article 2 titre 3 du Règlement du 12 Janvier 1717, il avoit été ordonné purement & simplement que les demandes pour le paiement de partie ou du total de la cargaison d'un navire prêt à faire voile pour revenir en France, seroient jugées sommairement & exécutées, notwithstanding & sans préjudice de l'appel; que les détenteurs des marchandises seroient contraints par la vente de leurs effets, même par corps, s'il étoit besoin, à en acquitter le prix, lorsqu'il ne s'agiroit que d'un paiement non-contesté, & que s'il y avoit quelque question incidente, la Sentence de l'Amirauté seroit toujours exécutée par provision en donnant caution. Mais l'interprétation de ces dispositions ayant donné lieu à une diversité de jurisprudence dans les colonies, il est intervenu depuis une Déclaration du Roi, donnée au Camp sous Tournay, le 12 Juin 1745, qui pour rendre la jurisprudence uniforme sur ce sujet & favoriser encore plus le commerce, porte, article premier, que les dettes de cargaison seront jugées sommairement aux Sieges de l'Amirauté, dans les colonies, à quelque échéance qu'elles soient payables & en quelque temps que le paiement en soit poursuivi, aussi-bien après, qu'avant le départ des navires, pour retourner en France.

L'article 2 veut que les Jugemens qui interviendront sur lesdites dettes, soient exécutés notwithstanding l'appel & sans préjudice d'icelui, & que les débiteurs soient contraints au paiement, soit avant, soit après le départ des navires, par la vente de leurs effets, même par corps si besoin est, lorsqu'il

ne s'agira que du paiement non-contesté ; & que s'il y a quelque question incidente , la Sentence de l'Amirauté soit toujours exécutée par provision en donnant caution.

Il est réglé par l'article 3 , que ne seront censées dettes de cargaison , & jugées comme telles , que celles qui seront constatées & fondées sur des comptes arrêtés ou des billets consentis au capitaine du navire , duquel auront été achetées les marchandises pour lesquelles ils seront causés , ou au négociant gérant la cargaison pendant la traite dudit navire & son séjour dans la colonie ; toutes autres dettes non ainsi établies sont déclarées ne devoir point jouir du privilège accordé aux effets de cargaison.

Enfin Sa Majesté déclare dans l'article 4 , qu'elle n'entend point déroger ni rien changer aux regles établies , tant sur la compétence que sur le jugement des dettes & contestations , entre les négocians & marchands des colonies , dont la connoissance appartiendra toujours aux Juges des Jurisdictions ordinaires , lesquels seront tenus de se conformer dans leurs Jugemens aux dispositions des Ordonnances de 1667 & 1673 , & aux autres Réglemens sur les matieres de commerce.

ORDONNANCE DU ROI,

Concernant les dettes de cargaison des Navires des Ports du Royaume aux Colonies Françaises de l'Amérique.

Donnée au Camp sous Tournay , le 12 Juin 1745.

L OUIS par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre : A tous ceux qui ces présentes Lettres verront, Salut. Par l'article II. du titre 3 de notre Règlement du 12 Janvier 1717 , concernant les Sieges d'Amirauté en nos colonies , Nous avons ordonné que les demandes pour le paiement de partie ou du total de la cargaison d'un navire prêt à faire voile pour revenir en France , seront jugées sommairement , & exécutées nonobstant & sans préjudice de l'appel , que les débiteurs des marchandises seront contraints par la vente de leurs effets , même par corps s'il est besoin , à en acquitter le prix , lorsqu'il ne s'agira que d'un paiement non-contesté ; & que s'il y a quelque question incidente , la Sentence de l'Amirauté sera toujours exécutée par provision nonobstant & sans préjudice de l'appel , en donnant caution. Nous sommes informés que les dispositions de cet article ayant été différemment entendues dans les différentes colonies , y ont donné lieu à une diversité de Jurisprudence sur les cas auxquels doit être appliqué le privilège , tant du Jugement sommaire & de l'exécution provisoire ,

que de la contrainte par corps pour le paiement des dettes de cargaison : Qu'en effet dans certaines colonies on accorde le Jugement sommaire & l'exécution provisoire , mais sans la contrainte par corps , aux dettes dont le paiement est poursuivi avant le départ du navire , & que lorsque le navire est parti , on n'y regarde plus les dettes de cargaison comme dettes de commerce maritime , & l'on y prétend qu'elles ne doivent être poursuivies & jugées qu'aux Jurisdictions Royales , ainsi que les dettes ordinaires ; & que dans d'autres Colonies les dettes de cargaison sont toujours regardées comme dettes de commerce maritime , soit avant , soit après le départ des navires , mais que ce n'est que dans le premier cas qu'elles y sont sujettes au privilège du jugement sommaire , de l'exécution provisoire & de la contrainte par corps. Nous avons reconnu d'un autre côté , que si les dispositions de l'article II du titre III de notre Règlement du 12 Janvier 1717 , étoient alors suffisantes , relativement à l'état où se trouvoit le commerce de nos colonies , ce commerce mérite à présent une faveur plus par-

ticulière pour le recouvrement des ventes, les cargaisons qui sont apportées aux colonies étant d'une conséquence & d'un prix qui permettent rarement aux navires de France d'en rapporter tout le produit dans un même voyage. Nous avons donc jugé nécessaire, en établissant une jurisprudence uniforme dans toutes nos colonies sur cette matière, & faire de nouvelles dispositions qui pussent assurer dans tous les temps le paiement des dettes de cargaison, & qui ne laissent plus de doute sur la compétence des Juges qui en doivent connoître; & nous nous y sommes déterminés d'autant plus volontiers, que nous donnerons en même temps une nouvelle marque de notre protection à nos sujets des colonies, puisque ces nouvelles dispositions, en contribuant à leur procurer les secours de denrées & marchandises dont ils ont besoin, serviront aussi à les empêcher de prendre des engagements au-dessus de leurs forces. A ces causes, & autres à ce nous mouvante, de l'avis de notre Conseil, & de notre certaine science, pleine puissance & autorité Royale, Nous avons dit, déclaré & ordonné, & par ces présentes signées de notre main, disons, déclarons & ordonnons, voulons & nous plaît ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Les dettes de cargaison seront jugées sommairement aux Sieges d'Amirauté dans nos colonies, à quelque échéance qu'elles soient payables, & en quelque temps que le paiement en soit poursuivi, avant ou après le départ des navires pour revenir en France.

II. Les Jugemens qui interviendront sur lesdites dettes, seront exécutés nonobstant l'appel, & sans préjudice d'icelui, les débiteurs seront contraints au paiement, soit avant, soit après le départ des navires, par la vente de leurs effets, même par corps si besoin est, lorsqu'il ne s'agira que d'un paiement non-contesté; & s'il y

a quelque question incidente, la Sentence de l'Amirauté sera toujours exécutée par provision, nonobstant l'appel & sans préjudice d'icelui, en donnant caution.

III. Ne seront censées dettes de cargaison, & jugées comme telles que celles qui seront constatées & fondées sur des comptes arrêtés ou des billets consentis au Capitaine du navire duquel auront été achetées les marchandises pour lesquelles ils seront causés, ou au Négociant gérant la cargaison pendant la traite dudit navire & son séjour dans la colonie; & déclarons toutes les autres dettes qui ne seront point ainsi établies par des comptes arrêtés ou des billets consentis avant le départ du navire, ne devoir point jouir du privilège accordé par ces présentes Lettres aux dettes de cargaison.

IV. N'entendons néanmoins déroger ni rien changer aux règles établies, tant sur la compétence que sur le jugement des dettes & contestations entre les Négocians & marchands de nos colonies, dont la connoissance appartiendra toujours aux Juges de nos Jurisdictions ordinaires, lesquels seront tenus de se conformer dans leurs Jugemens, aux dispositions des Ordonnances de 1667 & de 1673, & autres Réglemens sur les matières de commerce. Si donnons en mandement à nos amés & féaux les gens tenans nos Conseils Supérieurs des Isles & Colonies Françaises de l'Amérique, que ces présentes ils aient à faire lire, publier, registrer, & le contenu en icelles garder, observer & exécuter selon leur forme & teneur, nonobstant tous Edits, Déclarations, Ordonnances, Réglemens, Us, Coutumes & autres choses à ce contraires, auxquels nous avons dérogé & dérogeons par ces présentes: Car tel est notre plaisir. En témoin de quoi nous y avons fait mettre notre scel. DONNÉE au Camp sous Tournay le douzième jour du mois de Juin, l'an de grace mil sept cent quarante-cinq, & de notre regne le trentième. *Signé*, LOUIS.
Et plus bas, par le Roi, PHELYPEAUX.



ARTICLE IV.

L Es Jugemens dont l'appel interjetté n'aura point été relevé dans *six semaines*, seront encore exécutés nonobstant l'appel en donnant caution.

I L s'agit là de Jugemens qui de leur nature ne sont pas exécutoires par provision en donnant caution. Dès qu'il y en a appel, l'exécution en est suspendue & arrêtée; mais c'est à condition que l'appellant fera suite de son appel, & le relèvera dans six semaines. S'il y manque, celui en faveur de qui le Jugement est rendu, est autorisé par cet article à le faire exécuter nonobstant l'appel en donnant caution, tout comme si dans le principe il eût été exécutoire malgré l'appel.

C'est là un privilège accordé à la Jurisdiction de l'Amirauté. Dans les jurisdictions ordinaires, quoique l'appellant ne relève pas son appel dans le temps de l'Ordonnance, le Jugement ou la Sentence n'en est pas plus exécutoire qu'auparavant, & il ne reste à celui qui a obtenu le Jugement ou la Sentence que la voie d'assigner l'appellant pour voir déclarer son appel désert; ce qui aboutit toujours sur la comparution de l'appellant, à faire convertir la désertion en anticipation.

Six semaines. Il n'y a rien là de nouveau; ce délai répond aux quarante jours dont il est parlé à ce sujet dans l'article 20 du mémoire inséré par Fantanon, à la suite de son titre de l'Amiral, tom. 3, fol. 1617, dans l'article 12 de l'Ordonnance de 1517, & dans l'article 4 de celle de 1584.

ARTICLE V.

L Es Jugemens donnés en *matiere de ventes & achats de vaisseaux, fret ou nolis, engagement ou loyers de matelots, assurances, grosses-aventures, ou autres contrats concernans le commerce, & la pêche de la mer*, seront exécutoires par corps.

D E même qu'il n'est guere de Jugemens de l'Amirauté qui ne soient exécutoires par provision en donnant caution; de même il n'en est guere aussi qui n'emportent la contrainte par corps, parce que les condamnations sont presque toutes prononcées, ou contre des gens de mer pour fait de navigation & d'engagement relatif à la navigation, ou contre des commerçans pour fait de leur négoce, ou enfin en exécution de quelque contrat maritime.

Par rapport aux *Jugemens donnés en matiere de ventes & achats de vaisseaux*, ce qui s'entend aussi-bien de l'achat d'une portion que de la totalité d'un

vaisseau ; s'il s'agit d'une vente judiciaire, nul doute que l'adjudicataire par décret ne soit contraignable par corps au paiement du prix de l'adjudication, de quelque qualité & condition qu'il soit, non-seulement parce que l'article 10 du titre suivant, prononce la contrainte par corps en ce cas sans distinction, mais encore parce qu'il est de règle que la contrainte par corps a lieu contre tout acheteur de biens vendus par autorité de justice.

Il n'y a d'exception à cela que pour les filles & les femmes qui ne seroient pas marchandes publiques, ou pour les mineurs non-marchands, ou pour les septuagénaires ; mais aussi un Juge instruit ne recevrait pas de tels adjudicataires.

Si au contraire il n'est question que d'un achat volontaire du navire, il ne sera obligatoire par corps qu'entre marchands ou gens de mer.

Fret ou nolis. En cette partie, il y a l'action de l'affrètement pour l'exécution du contrat d'affrètement contre le propriétaire du navire, ou contre le Capitaine, & l'action de l'un ou de l'autre pour le paiement du fret des marchandises contre ceux qui les ont chargées dans le vaisseau, ou qui ont manqué à leur engagement, ou contre ceux à qui elles ont été adressées.

Au premier cas, la contrainte par corps a lieu sans difficulté ; au second il faut distinguer, si c'est un marchand qui a promis de charger, ou si les marchandises sont adressées à un commerçant ; il sera tout de même contraignable par corps au paiement du fret ; *secus*, si c'est tout autre qu'à un marchand ou à un homme de mer.

Engagement ou loyers de matelots. Ce qui comprend le Capitaine aussi-bien que les autres Officiers & les simples matelots. En cette partie qu'il s'agisse de faire exécuter l'engagement des gens de l'équipage envers le propriétaire ou l'armateur du navire, ou l'engagement de celui-ci envers eux, c'est toute la même chose pour la contrainte par corps. Elle aura lieu dans toutes les condamnations qui interviendront à ce sujet, au profit des uns contre les autres, sans en excepter les dommages & intérêts.

Assurances, grosses-aventures, ou autres contrats concernant le commerce de la mer. De droit, tous ces contrats emportent donc la contrainte par corps ; mais ce n'est tout de même qu'entre marchands, ou plutôt ce n'est que contre les commerçans ou gens de mer qui les ont souscrits, à l'exemple de ce qui est établi par rapport aux lettres de change, & aux billets à ordre valeur reçue comptant ou en marchandises, conformément aux articles 1 & 2 du titre 7 de l'Ordonnance de 1673.

Il en seroit autrement d'un contrat de cette nature, consenti par quelqu'un qui ne seroit pas le commerce, par argument des mêmes articles. Il est vrai que ces actes dépendent du négoce ; mais un ou deux emprunts à la grosse, une ou deux assurances, en un mot un ou deux actes de commerce ne sont pas une preuve que celui qui les a passés est commerçant. Ainsi s'il en est demeuré là sans en avoir fait d'autres, d'où l'on puisse induire qu'il fait le commerce, il n'est pas sujet à la contrainte par corps, si dans l'acte il ne s'y est soumis expressément relativement à l'article qui suit.

S'il s'agissoit néanmoins d'un emprunt à la grosse, fait par un homme à l'occasion des marchandises qu'il embarqueroit avec lui dans un navire, d'une

facture de marchandises dont il se chargeroit en pacotille pour la vendre à moitié profit au lieu de la destination du navire, & en faire les retours, dans l'un ou l'autre cas, à cause de la faveur de la navigation réunie à celle du commerce, je ne douterois nullement que cet homme ne fût sujet à la contrainte par corps pour l'exécution de son engagement, quoique ce fût le premier acte de navigation & de négoce qu'il eût fait. Je n'en excepterois pas même un mineur âgé de vingt ans accomplis, parce qu'à cet âge il peut être marchand, suivant l'art. 3, titre premier de la même Ordonnance de 1673; mais par la raison contraire, je croirois le mineur au-dessous de vingt ans en état de se faire relever d'un pareil engagement comme de tout autre qui lui feroit préjudiciable.

Et la pêche de la mer. Cela se rapporte à tous les actes d'association qui peuvent se faire pour la pêche de la morue, du harang & de tout autre poisson, qu'il s'agisse d'un seul navire, ou de plusieurs, faisant la pêche séparément ou en compagnie, dès qu'il y a convention de rapporter de part & d'autre tout le produit de la pêche pour en faire le partage. De manière ou d'autre, ces actes obligent de droit par corps ceux des commerçans qui les consentent; mais non ceux qui ne sont pas dans le négoce, s'ils ne sont partie des employés à la pêche qui fait le sujet de l'association.

Cet article ne s'explique que sur le point de savoir, si les Jugemens rendus dans les matieres qu'il énonce, sont exécutoires ou non malgré l'appel en donnant caution; & en conséquence, à Marseille on défère à l'appel dès que la somme excède 60 livres. Il me semble que c'est négliger le droit de la Jurisdiction de l'Amirauté. *Vide infra* article 7.

ARTICLE VI,

PERMETTONS en outre aux parties de s'obliger par corps en tous contrats maritimes, aux Notaires d'en insérer la clause dans ceux qu'ils recevront, & aux Huissiers d'emprisonner en vertu de la soumission, sans qu'il soit besoin de Jugement.

CET article me confirme dans l'opinion que les contrats maritimes ne sont de droit obligatoires par corps que contre les commerçans ou les gens de mer, & que ce n'est que pour y assujettir les autres personnes qu'il permet de stipuler la contrainte par corps dans ces sortes de contrats.

Sans cela en effet, il seroit comme inutile, au moyen de l'article précédent, qui parle également de tous contrats maritimes, & en vertu duquel tous les commerçans & les gens de mer qui les consentent sont contraignables par corps à leur exécution; & cela sans qu'il soit besoin de leur part d'une soumission expresse à la contrainte par corps, parce qu'à leur égard elle est sous-entendue & de droit.

Il est pourtant vrai, même en ce qui les concerne, que la soumission à la contrainte par corps aura son utilité dans les contrats maritimes passés par-devant Notaires; en ce que, sans condamnation judiciaire, & en vertu du

du contrat contenant l'obligation par corps, la contrainte pourra effectivement s'exercer par corps; au lieu que si l'engagement n'étoit que par sous-seing privé, il ne seroit exécutoire par corps qu'en conséquence d'un Jugement de condamnation en conformité.

Mais au fonds l'engagement par corps est toujours le même, & la différence ne consiste que dans la mise à exécution, dont un sous-seing privé n'est pas susceptible, la règle étant certaine, que nulles contraintes ne peuvent être exercées valablement contre un débiteur, qu'en vertu d'un titre emportant exécution parée, tel qu'est un contrat passé pardevant Notaires, ou un Jugement de condamnation dont il n'y a pas d'appel, ou dont l'appel n'empêche pas l'exécution.

A cela près, il est indifférent qu'un commerçant se soit expressément obligé ou non par corps dans un contrat maritime, puisqu'étant de droit assujéti par corps à son exécution; la condamnation ne pourra manquer d'être prononcée contre lui en conformité. Mais par rapport à un non-commerçant, l'utilité de la stipulation est telle, que sans cela il ne pourroit être condamné au payement par corps.

Cela vient de ce que l'Ordonnance de 1667, ayant abrogé l'usage qui étoit observé auparavant, au sujet de la contrainte par corps, il n'est plus permis aux parties de la stipuler, ni aux Juges de la prononcer, si ce n'est dans les cas exceptés par cette même Ordonnance, & par celles qui l'ont suivie.

Ainsi, de même que pour le payement d'un prix de ferme d'un bien de campagne, le fermier ne sauroit être valablement contraint ou condamné par corps, qu'autant que par l'acte de ferme il sera soumis à la contrainte par corps, relativement à l'Ordonnance de 1667; de même un contrat maritime ne peut être rendu exécutoire par corps contre un non-commerçant, qu'autant qu'il s'y sera obligé par corps en conformité de cet article.

Mais aussi s'étant soumis à la contrainte par corps, elle aura lieu contre lui tout comme contre un négociant, ou contre un homme de mer; de manière que si l'acte est pardevant Notaires, il ne fera nullement besoin de condamnation judiciaire pour le contraindre.

ARTICLE VII.

SERA au surplus notre Ordonnance de mil six cent soixante-sept exécutée selon sa forme & teneur.

IL n'est pas douteux en ce qui concerne sur-tout la procédure, que ce ne soit à l'Ordonnance de 1667, qu'il ne faille avoir recours, pour les cas omis dans la présente Ordonnance & où elle n'a rien de contraire; mais c'est principalement pour ce qui se rapporte à l'exécution des jugemens que cet article se réfère pour le surplus à ladite Ordonnance de 1667.

Sur cela ce sont les titres 17 & 27, qu'il faut consulter & dire en consé-

quence, relativement à l'article 12 dudit titre 17, qu'en fait de police, les jugemens définitifs ou provisoires, à quelque somme qu'ils puissent monter seront exécutés par provision, nonobstant opposition ou appel, en baillant caution.

Que les jugemens définitifs rendus dans cette Amirauté, en matiere sommaire, seront exécutoires tout de même jusqu'à 60 livres, conformément à l'article 13 de la même Ordonnance.

Que suivant l'article 14, dans les mêmes matieres sommaires, les Sentences de provision qui n'excéderont la somme de 1000 liv. seront pareillement exécutoires en donnant caution.

Et que s'il y a contrats, obligations, ou autres titres, les Sentences seront exécutés à quelques sommes qu'elles puissent monter, aux termes des articles 15 & 17.

Le tout sans préjudice des articles du présent titre, en tant qu'ils étendent davantage le pouvoir de la Jurisdiction de l'Amirauté. C'est donc mal-à-propos que dans l'Amirauté de Marseille on défere toujours à l'appel dès que la condamnation excède la somme de 60 liv. C'est sacrifier tout-à-la-fois l'intérêt de la Jurisdiction & le bien public; car combien y a-t-il d'appels qui ne sont interjetés que pour gagner du temps, & dont on ne fait plus suite dès que la Sentence a eu son exécution provisoire?

Depuis cette Ordonnance maritime, il est intervenu aussi des Réglemens qui étendent sur certaines matieres l'exécution des Sentences rendues par les Juges d'Amirauté.

Par ex. 1^o. En cas de naufrage avec submersion totale, lorsqu'il s'élève des contestations entre les propriétaires & intéressés, tant aux bâtimens & machines dont on a fait usage pour le sauvement, que sur le partage du produit des effets tirés du fond de la mer, ensemble sur la liquidation d'iceux, circonstances & dépendances, les Sentences de l'Amirauté sont exécutoires par provision, nonobstant toutes appellations, lesquelles au surplus les appellans sont tenus de faire juger dans l'année, faute de quoi elles sortiront leur plein & entier effet; c'est-à-dire, qu'elles passeront en force de chose jugée. Article 5 de la Déclaration du Roi du 15 Juin 1735, que l'on trouvera rapportée sur l'article 24, titre des Naufrages, qui est le neuvième du livre 4.

2^o. L'article 33 de la Déclaration du 21 Octobre 1727, concernant la navigation des vaisseaux François aux côtes d'Italie, Espagne, Barbarie & aux Echelles du Levant, porte que les Sentences qui interviendront contre les délinquans, seront exécutées pour les condamnations d'amendes nonobstant l'appel, & sans préjudice jusqu'à concurrence de 300 liv.

Celle du 18 Décembre 1728, concernant l'embarquement des matelots & leurs salaires, contient une pareille disposition dans l'article 10, elle est rapportée sur l'article 10, tit. 4 du liv. 3.

Il y est ajouté de même, que dans l'article 34 de la précédente déclaration, que ceux qui appelleront des Sentences rendues dans les cas de contravention, seront tenus de faire statuer sur leur appel ou de le mettre en état d'être jugé définitivement, dans un an du jour & date d'icelui; sinon, & à faute de ce faire, le temps passé, lesdites Sentences sortiront

leur plein & entier effet, & les amendes seront distribuées conformément auxdites Sentences, & les dépositaires d'icelles bien & valablement déchargés.

3°. En ce qui concerne les engagés & les fusils boucaniers, qui doivent être embarqués sur les vaisseaux destinés pour les colonies, à peine d'amende; l'article premier, titre 3 du Règlement du 15 Novembre 1728, porte que les Sentences qui interviendront, seront exécutées nonobstant l'appel, & sans préjudice d'icelui, jusqu'à 300 livres, malgré toutes défenses de les mettre à exécution. L'article 2 est conforme à la Déclaration précédente, de même qu'à celle du 15 Juin 1735, pour le temps de faire juger l'appel.

4°. Enfin il en est de même des jugemens portant condamnation d'amende, pour contravention en matière de pêche, suivant les preuves qui en seront rapportées sur l'article 21, titre 3, livre 5 ci-après.





TITRE XIV.

De la saisie & vente des vaisseaux , & de la distribution du prix.

Les navires sont meubles de leur nature , & comme tels ils sont déclarés affranchis du retrait lignager & de tous droits seigneuriaux par l'article premier, tit. 10, liv. 2 *infra*.

Cependant à cause de l'importance de leur objet , ils peuvent être saisis & décrétés par autorité de justice ; mais les formalités requises à ce sujet sont beaucoup plus simples & plus courtes que celles qui sont en usage dans les autres procédures décrétales.

Du reste , quand il est question de l'ordre & distribution du prix de la vente , on leur rend leur qualité véritable & essentielle ; de manière qu'après les créanciers privilégiés payés , ce qui reste du prix se distribue entre les autres créanciers hypothécaires ou chirographaires , comme deniers provenans de la vente d'un pur meuble. Telle est la matière du présent Titre.

ARTICLE PREMIER.

Tous navires & autres vaisseaux *pourront être saisis & décrétés* par autorité de justice ; & seront *tous privilèges & hypothèques purgés* par le décret , qui sera fait *en la forme ci-après*.

L'EDIT du mois d'Octobre 1666 , que l'on trouve dans le recueil de Néron , tom. 2 , fol. 80 , avoit tellement déclaré les navires meubles , qu'en les affranchissant de toute hypothèque & de tout droit de suite , il avoit permis de les négocier , vendre & acheter avec toute sûreté , pour les acheteurs ou cessionnaires , & ordonné qu'ils ne seroient saisis , vendus , ou adjugés , ni les deniers en provenans distribués que de la manière dont on en usoit à l'égard des autres meubles.

La disposition de cet Edit subsiste encore. 1°. En tant que les navires y sont déclarés meubles absolument ; & c'est en s'y conformant que l'article premier, tit. 10, liv. 2 ci-après , les a exemptés du retrait lignager & des droits seigneuriaux. 2°. En ce qu'ils y sont aussi déclarés non susceptibles d'hypothèque de

leur nature, attendu qu'il n'y a pas été dérogé en cette partie, ni par cette Ordonnance ni par aucune autre loi; & qu'au contraire l'article qui vient d'être cité, a suffisamment confirmé la décision, en réputant les navires meubles à tous égards.

En effet étant meubles, ils ne peuvent pas plus être sujets à hypothèque que les autres meubles, qui par le droit commun du Royaume n'en sont pas susceptibles. Si le contraire a lieu en pays de droit écrit & en quelques Coutumes, c'est par exception à la règle générale; & encore dans ces mêmes pays, l'hypothèque n'opère-t-elle qu'autant que les meubles sont trouvés dans la possession du débiteur, sans droit de suite lorsqu'il sont en tierce main, sauf les cas privilégiés qui sont indépendans de l'hypothèque.

Quant aux autres dispositions de cet Edit, elles sont abrogées par la présente Ordonnance, quoiqu'elles fussent une suite naturelle de la qualité de meubles attribuée aux navires, & qu'elles eussent pour objet l'intérêt de la navigation & du commerce maritime. C'est sans doute à cause des abus & des fraudes qui en pouvoient résulter que ce changement s'est fait; à joindre que ces créanciers sont naturellement plus en droit de regarder le navire de leur débiteur, comme le gage de leur dû, que les autres effets dont la circulation est nécessaire & inévitable.

Quoiqu'il en soit, il ne faut plus dire en conséquence de cet Edit de 1666, qu'un acheteur de navire en acquiert la propriété dans l'instant du transport qui lui en est fait, sans pouvoir être inquiété par les créanciers de son vendeur, puisqu'il est décidé par l'article 2 du même tit. 10, liv. 2 de la présente Ordonnance, que les navires, quoique meubles, demeureront affectés aux dettes du vendeur, jusqu'à ce qu'ils aient fait un voyage en mer, sous le nom & aux risques du nouvel acquéreur, & que l'article 3 porte que la vente d'un vaisseau étant au voyage, ne pourra en aucune façon préjudicier aux créanciers du vendeur.

Il ne faut plus dire tout de même, en conformité de cet Edit, que la saisie, la vente & adjudication d'un navire ne pourront être faites, ni la distribution du prix en provenant être ordonnée, que suivant ce qui se pratique à l'égard des autres meubles, puisque le présent article & tous les autres du même titre en disposent autrement; à cela près néanmoins que dans la distribution du prix, après la collocation des créanciers privilégiés, ce qui restera du prix sera sujet à répartition entre les créanciers non privilégiés, de la façon qu'on en use en saisie & vente mobilière; par conséquent sans préférence de la part des créanciers hypothécaires, si ce n'est en Normandie à cause de l'article 519 de cette Coutume, & dans les pays où les meubles en général sont susceptibles d'hypothèque.

Pourront être saisis & décrétés. Pourvu que le saisissant soit fondé dans un acte authentique emportant exécution prompte & parée, & par conséquent scellé; car il n'y a que le sceau qui donne l'exécution parée. Ferrière, compil. sur l'art. 164 de Paris, §. premier, n. 5 & 6. Brodeau sur le même art. n. 2. Edit du mois de Novembre 1696.

Non-seulement les navires peuvent être saisis & décrétés, mais encore il n'y a pas d'autre voie pour en dépouiller le propriétaire malgré lui. Ce seroit donc inutilement qu'un créancier demanderoit le délaissement du navire de son débiteur à dire & estimation d'experts. Il ne pourroit valablement ob-

tenir ce délaissement que du consentement de son débiteur ; & alors ce délaissement ne produiroit absolument d'autre effet que celui qui résulte d'une vente volontaire ; c'est-à-dire , que ce créancier ne seroit à couvert des autres créanciers de son débiteur , qu'autant qu'il auroit fait faire un voyage au navire sous son nom & à ses risques , n'y ayant que le décret interposé en justice qui ait la vertu de purger dans l'instant les dettes auxquelles le navire pouvoit être affecté.

Mais aussi dès que le décret est interposé , *tous privilèges & hypothèques sont purgés* , à défaut d'oppositions comme en vente d'immeubles par décret , sauf aux créanciers opposans à faire valoir leurs droits sur le prix de l'adjudication du navire en se présentant à temps.

Au surplus , ce mot *hypothèque* ne peut regarder que les pays où les meubles sont susceptibles d'hypothèque , & est sans conséquence pour les pays , qui , comme le nôtre , ne reconnoissent d'hypothèque que sur les immeubles. Cela veut dire , que quoique dans les premiers , l'hypothèque soit purgée , elle ne laisse pas d'influer sur le prix qui représente le navire ; au lieu que dans les autres , il est indifférent que les créanciers opposans soient fondés en hypothèque ou non , puisque l'hypothèque n'a pas eu de prise sur le navire , par la raison qu'il est meuble , & qu'ainsi après la collocation des créanciers privilégiés , le sort de tous les autres doit être égal , qu'ils soient hypothécaires ou simples chirographaires.

En la forme ci-après. Les formalités de la saisie réelle & du décret d'un immeuble sont trop longues & trop multipliées pour devoir être suivies dans la vente par décret d'un navire. C'est pourquoi notre Ordonnance dans les articles suivans , a prescrit celles qu'il faut observer à ce sujet ; elles sont beaucoup plus simples & elles conduisent plus promptement au but , en donnant en même temps aux créanciers tout le temps convenable pour mettre leurs droits à couvert par la voie de l'opposition.

Ces formalités au reste étoient déjà presque toutes usitées à Bourdeaux avant cette Ordonnance , comme on le peut voir dans Cleirac , tit. de la juridiction de la marine , art. 5 , n. 13 , pag. 399 , 400 & 401. C'est là aussi que le Commentateur a puisé , pag. 397 & 398 , toutes les autorités dont il s'est fait honneur sur cet article , quoiqu'elles auroient mieux trouvé leur place sur l'article premier du titre 10 , liv. 2 déjà cité.

A R T I C L E I I.

LE Sergent après avoir fait *commandement* de payer , procédera par saisie du vaisseau , déclarera par son procès-verbal le nom du maître , celui du bâtiment & son port , ensemble le lieu où il sera amarré , fera inventaire des agrès , ustensiles , armes & munitions , & y établira un gardien solvable.

COMMANDEMENT. Non-seulement toute saisie réelle , mais encore toute saisie & exécution ou autre contrainte doit être précédée d'un commandement ; & le commandement pour être valable doit être fait en vertu d'un

titre emportant exécution parée, tel qu'est un jugement sans appel, ou un acte passé ou reconnu pardevant Notaires, duquel titre il faut dénoncer copie au débiteur à sa personne ou à son domicile, en lui faisant commandement, s'il ne lui a auparavant été signifié.

Un seul commandement suffit pour parvenir aux contraintes; mais en matière de saisie réelle, & il en est ici question, le commandement doit être recordé à peine de nullité. D'Héricourt, traité de la vente par décret, chap. 6, n. 7. pag. 91. Acte de notoriété du Châtelet du 26 Mai 1699, cité par Ferrière sur le titre des criées, de la Coutume de Paris, §. 2, n. 6 & 7.

Il doit y avoir un intervalle de vingt-quatre heures au moins entre le commandement & la saisie, soit réelle, soit mobilières. D'Héricourt, *ibid.* pag. 92, Ferrière introd. à la pratique *verbo* commandement. Commentaire sur la Coutume de la Rochelle, art. 14, n. 11.

Si le commandement étoit suranné, il seroit de la prudence de le réitérer avant de procéder par saisie du navire.

La saisie au reste pour être valable doit être faite pour une somme claire, liquide & exigible; mais savoir si cette somme doit être de 100 livres au moins comme pour saisir réellement un immeuble? J'en fais d'autant moins de doute, qu'assez souvent les immeubles que l'on met en saisie réelle ne valent pas le plus petit navire.

Puisque le commandement qui doit précéder la saisie réelle du navire, doit être recordé, à plus forte raison le procès verbal de saisie doit-il l'être. Au surplus pour être valable, il faut, aux termes de cet article, qu'il contienne le nom du vaisseau & celui du maître ou capitaine qui le commande; le port ou capacité du bâtiment & l'indication du lieu où il est amarré. Cela est ainsi ordonné afin que tous ceux qui ont intérêt à la vente du navire, puissent le reconnoître, & effectivement il ne faut rien de plus. Il n'est point parlé du nom du propriétaire du vaisseau, parce que la saisie étant faite sur lui, son nom est indiqué au commencement du procès-verbal de saisie.

Enfin le Sergent doit établir un gardien sur le navire, pour tenir lieu du Commissaire aux saisies réelles dont les fonctions ne s'étendent pas sur les navires mis en saisie réelle. Cleirac *ibid.* pag. 400. L'article dit *gardien solvable*; mais si cela devoit s'entendre d'un gardien dont les facultés seroient suffisantes pour répondre de la valeur du vaisseau, la chose seroit impraticable.

Soit à cause du danger du feu, soit pour prévenir le pillage des agrêts, appareux & ustensiles des navires, il n'est point de navire dans le havre sur lequel on n'établisse un gardien, & ce gardien est toujours quelque ancien matelot sur la probité duquel on croit pouvoir compter. Lors donc que le Sergent fait la saisie réelle du vaisseau & qu'il y trouve un gardien, c'est celui-là même qu'il charge de la garde du navire par son procès-verbal de saisie, à moins qu'il n'ait ordre de le changer & d'en établir un autre à sa place. Il faut laisser sur le champ au gardien copie du procès-verbal de saisie.

Pour ce qui est de l'inventaire des agrêts, ustensiles, armes & munitions du navire, il n'est point de l'essence de la saisie; c'est-à-dire, que le vaisseau ne seroit pas moins valablement saisi avec toutes ses dépendances, quoique cet inventaire ne seroit pas fait; mais sûrement si le Sergent y manquoit, il seroit une faute, dont il seroit également responsable envers le saisissant &

envers la partie faisie , au cas que dans la suite on soutînt qu'il auroit été fait quelque divertissement des agrêts & appaux.

La faute seroit d'autant plus grande que n'y ayant pas de piece contre le gardien pour l'obliger de représenter les agrêts & appaux confiés à sa garde , il pourroit lui-même en soustraire impunément une partie. Mais dans la pratique on ne voit point commettre cette faute , & l'inventaire se fait avec d'autant plus d'exactitude , que le plus souvent les agrêts & appaux valent plus que le corps du navire , & que c'est sur cet inventaire que se reglent ordinairement ceux qui se présentent pour faire les encheres , & se rendre adjudicataires du vaisseau.

Une observation à faire , est que dans la faisie du navire il faut exprimer nommément la chaloupe & son canot , comme ne faisant pas partie des agrêts & appaux & dépendances du navire ; sans quoi l'adjudicataire ne pourroit les prétendre , & le faisi auroit la faculté d'en disposer.

Argument de la loi dernière. ff. de instr. leg. où il est dit *scapha navis non est instrumentum navis* , & qu'ainsi l'acheteur du navire ne peut prétendre la chaloupe comme faisant partie de ses dépendances.

Vinnius de re nauticâ sur Peckius , pag. 80 en dit autant du légataire , *quia* , dit-il , *scapha nec pars navis est nec instrumentum , sed ipsa per se navicula est , mediocritate tantum , non genere à navi distincta*. C'est pourquoi il pense d'après Balde & Stracha , de nav. part. 2 , n. 12 , qu'elle n'est pas comprise de droit dans la faisie réelle du navire. De même Cleirac , tit. de la juridiction de la Marine , art. 5 , n. 13 , pag. 399 & 400 ; & Loccenius de jure maritimo lib. primo , cap. 2 , n. 6 ; idem Stypmannus part. 3^a. cap. 9 , n. 20 , & seq. fol. 500 , & Kuricke quest. 5 in fine fol. 856 & 857. Cela n'empêche pas néanmoins qu'en matiere d'assurance , l'assureur ne réponde de plein droit de la perte de la chaloupe ou du dommage qui y arrive , suivant le même Stracha. Infra art. 26 , tit. des Assurances.

Mais en ce qui concerne les agrêts & appaux , ustensiles & munitions , ils appartiennent de droit à l'adjudicataire , le navire lui ayant été adjugé avec toutes ses dépendances , de maniere que s'il s'en trouve dans le navire ou dans le magasin où ils ont été mis en dépôt , au-delà de ceux contenus dans l'inventaire , il est en droit de les retenir ou d'en demander la délivrance , s'il n'a été fait aucune réserve à ce sujet lors de la vente ; ou , ce qui est la même chose , s'il n'a été déclaré qu'on ne mettoit en vente que les agrêts & appaux spécifiés dans l'inventaire.

Cette déclaration toutefois est assez inutile , si l'on n'entend pas faire vendre à part l'excédant des agrêts & appaux , parce qu'il n'y a que ce qui est compris dans l'inventaire , dont le faississant soit obligé de faire bon à l'adjudicataire ; & qu'à l'égard de ce qu'il peut y avoir au-delà , c'est à l'adjudicataire à en faire la recherche à ses périls & risques , sans pouvoir prétendre aucune garantie à ce sujet.



ARTICLE III.

LE procès-verbal sera signifié au domicile du saisi, s'il en a dans le ressort, avec assignation pour voir procéder à la vente; & s'il n'a domicile dans le ressort, la signification sera faite & l'assignation donnée au maître; & si le saisi est étranger & hors du Royaume, le tout sera signifié à notre Procureur, qui sera tenu d'en donner incessamment avis à notre Procureur général.

RIEN n'est plus naturel que de signifier au saisi le procès-verbal de saisie de son navire; & cette formalité est si essentielle, que son omission emporteroit la nullité de toute la procédure décrétale.

La signification sera valable étant faite à sa personne comme à son domicile; & si cet article n'a parlé que du domicile, ce n'est qu'à l'occasion des distinctions qu'il fait dans la suite; n'étant pas douteux que toute signification ne puisse être faite à la personne aussi efficacement qu'au domicile, excepté celle du Seigneur au vassal & vice versa.

Si la signification ne peut se faire au saisi parlant à sa personne, il faut la faire à son domicile s'il en a dans le ressort; c'est-à-dire, dans l'étendue de la juridiction de l'Amirauté où s'est faite la saisie, laquelle juridiction a seule le droit d'interposer le décret.

Le saisi n'étant pas domicilié dans le ressort, la signification aux termes de cet article sera faite au maître ou capitaine du navire; ce qui est une exception à la règle générale de la procédure, suivant laquelle il faudroit assigner le saisi à son véritable domicile dans le Royaume. Mais pour ce qui est du commandement, je crois qu'il y a nécessité de le faire au débiteur à sa personne ou à son domicile, & qu'il ne suffiroit pas d'en délaissier copie au maître, attendu que par-là le débiteur, ne seroit pas mis en demeure de payer, ce qui est indispensable néanmoins, avant de procéder à toute saisie sur un François.

Autre chose est de l'étranger absent, parce que le commandement dans son pays n'est pas plus praticable que la signification de la saisie; c'est pourquoi notre article dit, & si le saisi est étranger & hors du Royaume, le tout sera signifié au Procureur du Roi du siège de l'Amirauté, qui sera tenu d'en donner incessamment avis à M. le Procureur général; d'où il s'ensuit que le commandement doit être signifié au Procureur du Roi tout comme le procès-verbal de saisie avec assignation pour voir procéder à la vente.

L'Ordonnance de 1667, tit. 2, art. 7, veut que les étrangers qui seront hors du Royaume soient ajournés es hôtels de Messieurs les Procureurs-Généraux des Parlemens où ressortiront les appellations des Juges devant lesquels ils seront assignés.

La raison pour laquelle notre article s'est contenté que la signification fût faite au Procureur du Roi au siège de l'Amirauté, est sans doute la promptitude avec laquelle la procédure décrétale d'un navire doit être suivie. S'il eût

fallu faire la signification à l'hôtel de M. le Procureur-Général, cela auroit retardé les criées & publications; & alors les étrangers auroient été de meilleure condition à cet égard que les François.

Au surplus, le motif de l'Ordonnance de 1667 est rempli, par l'injonction qui est faite au Procureur du Roi, de donner incessamment avis de la signification de la saisie, à M. le Procureur-Général; au moyen de quoi l'étranger peut être informé de la saisie de son navire, tout comme si la signification étoit faite directement à M. le Procureur-Général.

Indépendamment de la signification à faire au Procureur du Roi, tant du commandement que de la saisie, je pense qu'il est expédient de le faire aussi au maître ou capitaine du navire, & que ce seroit une irrégularité d'y manquer. Il me semble même que l'article l'a entendu de la sorte en disant : *le tout sera signifié.*

Si le saisi François n'a pas de domicile dans le ressort, & que le navire n'ait point de maître ou capitaine, nul doute alors qu'il ne faille lui faire le commandement & lui signifier la saisie à son vrai domicile; & s'il est absent pour faillite, voyage de long cours ou hors du Royaume, ou s'il n'a pas de domicile connu, il faudra se conformer à l'Ordonnance de 1667, article 8 & 9 du titre ci-dessus cité.

ARTICLE IV.

LEs criées & publications seront faites ensuite par trois Dimanches consécutifs à l'issue de la Messe Paroissiale du lieu où le vaisseau sera amarré, & les affiches seront appoñées le lendemain de chaque criée au grand mât, sur le quai, à la principale porte de l'Eglise & de l'auditoire de l'Amirauté, & autres lieux accoutumés.

AUSSI-TÔT après la signification du procès-verbal de saisie, avec assignation au saisi pour voir procéder à la vente, & non auparavant, les criées & publications seront faites par trois Dimanches consécutifs à l'issue de la Messe paroissiale du lieu où le navire sera amarré. Autrefois à Bourdeaux il falloit quatre criées. Cleirac, jurisd. de la marine, pag. 400; mais en Normandie il n'en falloit que trois, & c'est cet usage que notre Ordonnance a préféré.

En quoi ces criées sont conformes à celles qui se pratiquent en matière de saisie réelle d'immeubles, c'est qu'elles doivent être faites tout de suite & sans interruption, aux jours de Dimanche issue de messe paroissiale & non des vèpres, & en quoi elles diffèrent, c'est que trois suffisent de huitaine en huitaine; au lieu que les criées d'un héritage saisi, doivent être au nombre de quatre de quinzaine en quinzaine.

Comme il n'est pas permis de faire les criées le jour de Pâques, si cette Fête arrivoit l'un des trois Dimanches des criées, il faudroit la faire le lendemain lundi, pour ne pas faire d'interruption; & néanmoins parce qu'alors il n'y auroit pas effectivement trois publications à trois jours de Dimanche, il

faudroit en faire une autre surabondante, le Dimanche après la dernière ; comme il se pratique en saisie réelle d'immeubles.

Par rapport aux affiches des publications, il y a cette différence qu'au lieu d'être apposées chaque Dimanche que se font les criées, ce n'est que le lendemain, que cet article veut qu'elles soient apposées ; savoir au grand mât du navire saisi, sur le quai, au lieu accoutumé à mettre les affiches, à la principale porte de l'Eglise paroissiale devant laquelle les criées auront été faites, à la porte de l'auditoire de l'Amirauté ; c'est-à-dire, du Palais Royal où l'Amirauté a son Siege, avec droit de tenir ses audiences dans la salle d'audience du Présidial & de la Sénéchaussée, suivant l'Edit du mois de Mai 1711 ; & enfin aux autres lieux accoutumés, c'est-à-dire, ceux où l'on est dans l'usage d'afficher les criées des immeubles en saisie réelle.

La raison pour laquelle notre article a remis au lendemain l'apposition des affiches, n'est pas précisément l'indécence qu'il y auroit que le sergent se transportât un jour de Dimanche dans le navire pour attacher l'affiche au grand mât, comme le pense le Commentateur, car il n'y a pas plus d'indécence à cela qu'à faire les criées ; c'est plutôt parce qu'il a prévu que le navire saisi pourroit n'être pas à quai dans le lieu du Siege de l'Amirauté ; & qu'ainsi il ne seroit pas facile de faire toutes ces affiches dans ce qui reste du jour du Dimanche après la célébration de la messe de paroisse.

On comprend que le Sergent doit faire son procès-verbal d'apposition d'affiches, comme celui de la publication des criées.

ARTICLE V.

L Es publications & affiches déclareront aussi le nom du vaisseau saisi & son port, & le lieu où il sera *gisant ou flottant*, & indiqueront les jours d'audience auxquels les enchères auront été remises.

D E même que le procès-verbal de saisie réelle du navire & l'assignation qui est donnée en conséquence au saisi, doivent indiquer les jours que se feront les criées & publications ; de même les publications & affiches doivent indiquer les jours d'audience auxquels les enchères seront reçues & auront été remises.

Ces mêmes affiches doivent aussi comme la saisie réelle, exprimer les noms du saisi, du vaisseau & du maître, son port & le lieu où il sera *gisant ou flottant* ; puisque c'est ce qui rend la saisie notoire & ce qui annonce au public la vente à faire du navire, avec des indications suffisantes pour la reconnaissance.

Au reste ces mots *gisant ou flottant*, font voir qu'il n'est pas nécessaire qu'un vaisseau soit amarré à quai pour pouvoir être saisi valablement, & qu'il peut l'être tout de même quoique flottant ; c'est-à-dire, hors du havre étant à flot sur ses ancres.

A R T I C L E V I.

IL sera procédé à la réception des premières enchères, incontinent après la première criée, au jour désigné par l'affiche, & le Juge continuera de les recevoir après chaque criée de huitaine en huitaine, à jour certain & limité.

DANS les saisies réelles d'immeubles on ne reçoit point d'enchères que toutes les criées ne soient achevées, & qu'elles n'aient été certifiées. Ici il est ordonné de procéder à la réception des premières enchères, incontinent après la première criée, au jour désigné par l'affiche, & de continuer de recevoir les enchères après chaque criée de huitaine en huitaine, à jour également certain & limité par les affiches; c'est-à-dire, au premier jour d'audience, qui suit la publication de chaque criée, suivant l'usage.

On conçoit, à cause de la rapidité de cette procédure & que les criées en fait de saisie de navires, ne sont point sujettes à confiscation, qu'il y a nécessité de les signifier, à mesure qu'elles se font, à la partie saisie, ensemble les jugemens qui donnent acte des enchères & prononcent les remises, avec assignation pour procéder en conséquence. S'il est question d'un saisi étranger, toutes ces significations doivent être faites au Procureur du Roi.

A R T I C L E V I I.

APRÈS la troisième criée l'adjudication sera faite par le Juge, au plus offrant & dernier enchérisseur, sans autre formalité.

AUSSI-TÔT après la troisième criée, sur les enchères faites à l'audience suivante, l'adjudication peut être faite par le Juge sans aucune autre formalité, au plus offrant & dernier enchérisseur.

D'où il s'ensuit qu'il ne faut ni jugement de certification des criées, ni congé d'adjuger, ni d'observer les autres formalités prescrites pour la vente par décret des immeubles; que deviendrait en effet un navire pendant tout ce temps-là?

Cela n'empêche pas néanmoins la partie saisie d'excepter des nullités de la saisie & des criées, s'il y en a, pour empêcher l'adjudication; & alors il faut statuer sur les nullités proposées, ce qui doit se faire sommairement à l'audience ou sur un délibéré.

Si les nullités sont rejetées, il sera ordonné en conséquence, qu'il sera passé outre à la vente & adjudication, au jour qui sera indiqué par le Juge, à l'effet de quoi il faudra tout de même appeler la partie saisie.

Alors il sera effectivement passé outre à la vente, nonobstant l'appel que la partie saisie aura interjeté du jugement qui l'aura débouté de son opposition

à fin d'annuller ; en néanmoins donnant par le saisissant bonne & suffisante caution pour répondre de l'événement.

Il est vrai qu'en matiere de saisie réelle d'immeubles , il faut déférer à l'appel du congé d'adjuger , & que l'on ne peut passer outre à la vente au préjudice de l'appel. D'Héricourt, ch. 9, n. 10, pag. 191. Brodeau, sur Louet, let. D. som. 65 ; mais il en est autrement en saisie & vente de meubles. Il est sans contredit que l'on peut procéder à la vente nonobstant toute opposition ou appel en donnant caution. Commentaire sur la Cout. de la Rochelle, art. 18, n. 8. Or il s'agit ici de la vente d'un meuble , puisqu'un navire est déclaré meuble à tous égards.

Qu'on ne dise pas que les navires étant susceptibles de saisie réelle , il faut en user pour l'obligation de surseoir à la vente, de la même maniere qu'on en use à l'égard des immeubles saisis réellement , & par conséquent différer la vente jufqu'à la décision de l'appel.

Car si les navires sont sujets à être saisis réellement & à être vendus par décret, ce n'est qu'à raison de l'importance de leur objet. Leur nature n'est pas pour cela changée ; & il n'y a pas d'apparence de les réputer immeubles en cette partie, pour en conclure qu'ils ne peuvent être vendus au préjudice de l'appel.

La présente Ordonnance a voulu que l'on observât certaines formalités particulières , avant que d'en faire la vente judiciaire , à peu près comme l'Ordonnance de 1667 , titre 33 , article 13 , a défendu de vendre les bagues, joiaux & vaisselle d'argent au-dessus de la valeur de 300 liv. qu'après trois expositions à trois jours de marchés différens. L'une & l'autre n'ont pas porté leurs vues plus loin à cet égard ; & moyennant l'accomplissement de ces formalités particulières , elles ont laissé le reste dans les termes du droit commun , concernant les ventes judiciaires de meubles ; à cela près seulement , que l'adjudication d'un navire saisi ne peut être faite que par le Juge , au lieu que les autres meubles peuvent être vendus & adjugés par le ministère d'un Huissier ou Sergent.

Concluons donc qu'un navire peut être vendu par décret, nonobstant toute opposition ou appellation quelconque , en donnant caution. Et cela peut d'autant moins faire de difficulté dans l'esprit de notre Ordonnance , que c'est pour éviter les inconvéniens , qui résulteroient nécessairement de la saisie d'un navire, si elle étoit tirée en longueur , qu'elle a extrêmement simplifié & abrégé la procédure nécessaire pour parvenir à la vente. Or son objet seroit manqué ou éludé , si l'appel pouvoit suspendre la vente.

ARTICLE VIII.

POURRA toutefois le Juge accorder une ou deux remises , qui seront publiées & affichées comme les précédentes.

L'USAGE s'est tellement introduit d'accorder une ou deux remises après les encheres faites sur la troisième criée , que ceux qui se présentent pour se rendre adjudicataires , ne font jamais d'encheres sérieuses que dans ce temps-là ; de sorte que ce qui n'avoit été pratiqué dans le principe que par grace en faveur de la partie saisie , est devenu en quelque sorte de nécessité.

Aux termes de cete article, le Juge peut donc accorder au faisi une ou deux remises, & même il peut les ordonner d'office, s'il voit que le navire ne soit pas porté, à peu près, à sa juste valeur. Mais il n'a pas droit d'en accorder d'autres, si ce n'est à la réquisition du créancier saisissant ou des opposans, à cause des frais que les remises occasionnent, n'y ayant nécessité de publier & afficher celles qui sont accordées par grace aussi-bien que celles qui sont de droit rigoureux, comme les criées; & par conséquent de les signifier, tant à la partie faisie qu'au Syndic des Procureurs des créanciers opposans.

A la dernière remise, l'adjudication se fait à l'audience au profit du plus haut & dernier enchérisseur, & naturellement cette adjudication devrait être définitive & sans retour, sauf l'audience, comme il se pratique à la Sénéchaussée de cette ville, par rapport aux décrets des immeubles. Mais il y a en ce Siege un usage très-ancien, suivant lequel l'adjudication définitive se remet issue d'audience, au canton où s'assemblent les négocians, où il est dit que toutes parties seront tenues pour assignées sans autre formalité.

Là, en présence du Juge, l'Huissier de service à l'Amirauté, publie la vente & l'adjudication du navire à tel prix; sur quoi les encheres étant ouvertes, elles sont reçues, jusqu'à l'adjudication absolue & définitive qui se fait au dernier enchérisseur.

Le singulier est, que la plupart de ceux qui ont des vues sur le navire, comptant exactement sur la remise de l'adjudication au canton des négocians, négligent de paroître à l'audience pour faire leurs encheres, se réservant de les faire à ce canton. Il est pourtant vrai que c'est par pur complaisance, ou si l'on veut pour le bien de la chose, que le Juge se transporte ainsi au canton, n'étant pas douteux qu'il n'ait droit de consacrer l'adjudication à son audience.

C'est ainsi que l'amour de la Justice fait quelquefois descendre des Juges à des tempéramens, dont ils pourroient d'autant plus se dispenser, qu'ils dégènerent pour eux dans une espece de servitude. Après tout, cette cérémonie de la vente & adjudication au canton tenant lieu de bourse, a du moins cela d'utile, qu'elle prouve au corps des négocians assemblés, avec quelle exactitude & franchise procedent des Juges, avec lesquels le commerce maritime a des liaisons si étroites.

L'adjudication une fois faite ou confirmée, en présence des négocians assemblés, l'adjudicataire est fait propriétaire incommutable du navire sans que personne puisse être reçu ensuite à enchérir par voie de tiercement ou autrement. Il est vrai qu'on a prétendu assez souvent, que le tiercement devoit être admis dans ces occasions, aussi-bien que dans les autres ventes judiciaires que font les Juges de l'Amirauté, d'effets saisis, naufragés ou de prise; mais on n'y a jamais eu d'égard, même en faveur des mineurs, soit parce qu'on en use de même dans la Sénéchaussée & au Parlement, en fait d'adjudication par décret des immeubles saisis; soit parce que la ressource du tiercement étant admise, ce seroit donner moyen de tirer en longueur des ventes qui exigent célérité, & par-là détourner des enchérisseurs, qui quelquefois viennent de loin pour se rendre adjudicataires, & qui n'auroient pas le temps de rester jusqu'à ce que l'instance du tiercement fût viduée.

Il arrive quelquefois à ces publications d'encheres au canton des négocians, que le Juge ordonne des remises, lorsque les navires ou autres effets mis en

vente ne paroissent pas portés à leur juste valeur ; sur quoi l'on a demandé si le dernier enchérisseur pouvoit s'opposer à la remise & demander l'adjudication absolue , avec déclaration que sans cela il retireroit son enchere.

La solution de la question dépend d'une distinction simple & naturelle. S'il s'agit d'une remise du nombre des deux que cet article permet au Juge d'accorder ; en ce cas , qu'elle soit requise de la part du poursuivant , ou qu'elle soit ordonnée d'office par le Juge , comme il en a le droit sans contredit , malgré le poursuivant même ; nul doute alors que ce dernier enchérisseur ne soit tenu d'y acquiescer ou de la souffrir , sans pouvoir rétracter son enchere , parce qu'il a dû s'attendre à la remise sur le fondement de cet article , & de l'usage qui a presque établi la nécessité d'accorder des remises après l'adjudication sur la troisième crie.

Si au contraire après ces deux remises devenues ordinaires , quoique de grace , le Juge en ordonne une autre , ce qui ne se peut toutefois , que sur la réquisition du poursuivant ; c'est alors que le dernier enchérisseur peut s'y opposer , & déclarer que si l'adjudication pure & absolue ne lui est pas faite , il rétracte son enchere ; parce que n'ayant pas dû s'attendre à cette remise , il n'est pas naturel qu'elle soit accordée à son préjudice. Si donc il déclare alors qu'il rétracte son enchere , sur le refus de lui faire l'adjudication , il doit nécessairement lui en être donné acte , moyennant quoi il est déchargé de son enchere. Et comme tous les précédens enchérisseurs ont aussi été déchargés de plein droit de leurs encheres à mesure qu'elles ont été ouvertes ; Commentaire sur la Coutume de la Rochelle , article 19 , n. 49 & 50 , les choses sont remises par-là au même état que s'il n'y avoit encore point eu d'autre enchere que celle que le poursuivant a faite , en faisant publier la vente pour la première fois.

Cependant il peut arriver qu'à la nouvelle publication de vente au jour indiqué par l'Ordonnance de remise , les encheres n'aillent pas à la somme offerte par le dernier enchérisseur , auquel la livraison a été refusée ; & alors ce sera un embarras pour le poursuivant , s'il a demandé la remise de son chef , & sans le concours des créanciers opposans qui pourront lui imputer à faute le refus qu'il aura fait de consentir l'adjudication en demandant une nouvelle remise. C'est pourquoi avant de demander la remise , il doit pour la sûreté , ou se munir du consentement du Procureur-Syndic des créanciers opposans , ou engager le dernier enchérisseur à souffrir la remise , son enchere tenant , ou se déterminer à prendre la chose mise en vente pour son compte propre & particulier , au prix offert par le dernier enchérisseur , au cas que par événement la dernière enchere ne soit pas ouverte , ou qu'elle ne le soit pas de manière à indemniser des frais de la remise ; & à payer alors les frais de cette remise , autant que le bénéfice de la sur-enchere ne suffira pas pour les remplir.

On ne dit rien de la partie saisie , parce qu'elle n'a pas de voix en pareille occurrence ; de sorte que ce seroit en vain qu'elle s'opposeroit à la remise en consentant l'adjudication ; elle ne seroit pas écoutée ne pouvant pas faire la loi à ses créanciers ; sans compter qu'il se pourroit fort bien qu'il y eût de la collusion entre elle & le dernier enchérisseur qui ne seroit que lui prêter son nom.

ARTICLE IX.

L'ADJUDICATION des barques , chaloupes & autres bâtimens du port de dix tonneaux & au-dessous , sera faite à l'audience après trois publications seulement , sur le quai , à trois divers jours ouvrables consécutifs , pourvu qu'il y ait huit jours francs entre la saisie & la vente.

Les barques , chaloupes & autres bâtimens du port de 10 tonneaux & au-dessous , peuvent & doivent donc être saisis réellement comme les grands navires , & dans la même forme. Mais parce que les bâtimens qui n'excedent pas le port de 10 tonneaux forment un objet peu considérable , en comparaison des vaisseaux d'un plus grand port , l'Ordonnance a jugé qu'il convenoit de ne pas rapporter à leur vente & adjudication les mêmes formalités que celles prescrites pour la vente des grands navires.

C'est pourquoi il est établi par cet article , conformément à l'ancienne pratique de Bourdeaux , Cleirac , Jurisd. de la Marine , pag. 401 , n. 14 , que la vente de ces petits bâtimens , pourra être faite après trois publications seulement , sur le quai , à trois divers jours ouvrables consécutifs , pourvu toutefois qu'il y ait huit jours francs entre la saisie & la vente.

Il n'est point parlé d'affiches ; cependant il me paroît de la règle qu'il y en ait au moins une , attachée au mât de la barque ou autre petit bâtiment saisi , lors de la première publication , & que pareille affiche soit appolée sur le quai , ainsi qu'à la principale porte du Palais.

L'usage de ce Siege n'est point fixe sur ce sujet ; les uns veulent qu'il y ait autant d'affiches que de publications , pour augmenter le frais ; les autres par économie , ne croient pas qu'il soit nécessaire de faire aucune affiche ; le plus sûr selon moi est d'en faire une.

Il résulte de cet article qu'il n'est point question de recevoir les enchères d'une publication à l'autre ; mais seulement au jour d'audience indiqué par les criées & publications pour la vente.

Par cette raison , & parce que d'ailleurs la disposition de l'article précédent , qui est parfaitement applicable à l'espèce , ne reçoit aucune atteinte par celui-ci , il n'est pas douteux que le Juge ne puisse même d'office accorder une ou deux remises pour l'adjudication définitive , & la renvoyer tout de même au canton d'assemblée des négocians , comme à l'égard des grands navires , & des autres ventes judiciaires de l'Amirauté.



ARTICLE X.

LEs adjudicataires seront tenus, dans les vingt-quatre heures de leur adjudication d'en payer le prix, sinon de le consigner entre les mains d'un notable bourgeois, ou au Greffe de l'Amirauté sans frais; & le temps passé ils y seront contraints par corps, & le vaisseau sera publié de nouveau à l'issue de la messe paroissiale, & adjugé trois jours après à leur folle enchère.

EN décret d'immeubles l'adjudicataire a huit jours pour payer ou consigner le prix de son adjudication, & cet article ne donne à l'adjudicataire d'un vaisseau, que vingt-quatre heures. La brièveté de ce délai n'a rien de surprenant néanmoins, eu égard à celle de la procédure qui doit précéder le décret.

L'obligation de payer ou consigner dans les vingt-quatre heures est la même au surplus dans toutes les ventes judiciaires de l'Amirauté.

Sur ce que l'article dit que la consignation sera faite entre les mains d'un notable bourgeois ou au Greffe de l'Amirauté sans frais, le Commentateur observe qu'à présent la consignation doit se faire entre les mains du Receveur des consignations du lieu, sans quoi le Receveur des consignations ne manqueroit pas de se plaindre de la consignation qui seroit faite ailleurs, & de se faire payer de ses droits de consignation. Mais il n'a pas pris garde que les Edits, Déclarations & Arrêts concernant les offices des Receveurs des consignations, & les droits qui y sont attachés, n'ont jamais regardé les Juridictions de l'Amirauté.

Sa méprise pourroit être excusable si ces Offices n'eussent été créés que depuis la publication de la présente Ordonnance, quoiqu'il auroit pu savoir que les créations d'Offices & les établissemens de droits à la charge des Juridictions en général, n'ont aucune influence sur celles de l'Amirauté, si elles n'y sont expressément assujetties.

Mais pour se borner ici aux charges de Receveur des consignations, ne devoit-il pas prendre garde qu'elles étoient créées plus de cent ans avant cette Ordonnance, & que cet article ayant ordonné la consignation entre les mains d'un notable bourgeois ou au Greffe de l'Amirauté sans frais, c'étoit une preuve que les droits attribués à ces charges ne s'étendoient pas aux Juridictions de l'Amirauté.

Il est vrai que depuis cette Ordonnance il a été attaché à ces Offices de plus grands droits qu'ils n'en avoient dans le principe; mais cela n'a pas changé leur constitution, & par conséquent ne leur a pas donné sur les Juridictions de l'Amirauté une influence qu'ils n'avoient pas auparavant. Aussi est-il vrai que depuis cette Ordonnance les consignations ont continué de se faire comme par le passé, relativement à cet article, qui a été confirmé au reste par Arrêt du Conseil du 13 Mars 1717, avec défenses aux Receveurs des consignations d'y contrevenir, sur peine de 3000 liv. d'amende. Le Receveur des consignations de Provence ayant formé opposition à cet Arrêt, il en fut débouté par autre du 26 Mars 1718. Ces deux Arrêts sont rapportés ci-dessus, articles 2, tit. de l'Amiral.

Cependant pour ce qui est de la consignation entre les mains d'un notable bourgeois, elle n'est pas plus d'usage en vente par décret d'un navire; elle ne se fait plus absolument qu'au Greffe de l'Amirauté. La raison est que ce notable bourgeois, ne pouvant être que du choix de l'Amirauté, les Juges craindroient de se rendre responsables de sa solvabilité, s'il n'étoit nommé dépositaire du consentement des créanciers. A joindre qu'il faudroit auparavant s'assurer qu'il accepteroit la consignation, ce qui ne se pourroit guere qu'il n'eût intérêt à la chose.

Mais dans les autres ventes judiciaires de l'Amirauté, comme elles se font presque toujours à la diligence de quelque négociant ou armateur, l'usage est de déclarer par l'Ordonnance du Juge, portant permission de vendre, & par les affiches, que les deniers provenans de la vente seront payés entre les mains du requérant ou poursuivant la vente, pour être les deniers distribués ainsi qu'il appartiendra.

En toute vente judiciaire, l'adjudicataire est contraignable par corps au paiement du prix de son adjudication; ainsi faite par lui de payer ou consigner dans les vingt-quatre heures, il y peut être contraint par corps & par saisie de ses biens. Et cependant comme les poursuites à faire à ce sujet pourroient tirer en longueur, indépendamment de ces poursuites, que rien ne doit arrêter, le créancier saisissant, non-seulement est en droit, mais encore est dans l'obligation, sur-tout si les opposans le requierent, de faire procéder à la revente du navire à la folle enchere de l'adjudicataire, comme il se pratique en décret d'immeubles. Pour parvenir à cette revente, il suffit aux termes de cet article, de la faire publier & afficher une seule fois à l'issue de la messe paroissiale, par conséquent un jour de Dimanche, par argument de l'article 4 ci-dessus, & d'attendre qu'il se soit écoulé trois jours après cette publication.

Comme cet article ne distingue point en cette partie la vente des gros navires de celle des petits bâtimens de dix tonneaux & au-dessous; il faut dire que ce qu'il prescrit pour la revente à la folle enchere, les regarde également.

Il est entendu néanmoins que pour parvenir à la revente à la folle enchere, le créancier poursuivant doit donner sa requête au Juge à cette fin; que c'est en vertu de l'Ordonnance mise au bas de cette requête qu'il faut faire la publication dont il s'agit; & que le tout doit être signifié tant à la partie saisie, à l'adjudicataire en demeure de payer, qu'au plus ancien Procureur des opposans, avec assignation à jour certain pour voir procéder à la revente, comme il se pratique en revente d'immeubles adjugés par décret.

Par identité de raison, il faut dire aussi, que l'adjudicataire doit non-seulement faire bon de ce qui manquera au prix de la revente & des frais pour y parvenir; mais encore payer les intérêts du prix de son adjudication.

S'il arrive que le vaisseau soit revendu au plus haut prix, il ne profitera sûrement pas de cet excédent; mais dans ce cas il fera juste de déduire sur le profit de la nouvelle adjudication, les frais faits pour y parvenir; en telle sorte qu'il ne supportera de ces frais que la portion qui excédera le bénéfice de la revente. Pothier sur l'art. 478 de la Coutume d'Orléans, pag. 431. & 432. V. Commentaire sur la Coutume de la Rochelle, art. 19, n. 96 & 97.

ARTICLE XI.

L Es oppositions à fin de distraire, seront formées au Greffe avant l'adjudication, après laquelle elles seront converties en opposition pour deniers.

L Es formalités des criées & publications n'ont été introduites que pour avertir ceux qui ont des droits à prétendre sur les biens saisis & mis en vente, de se présenter à temps pour leur conservation.

En saisie réelle d'immeubles, il y a quatre sortes d'oppositions; savoir, à fin d'annuler, à fin de distraire, à fin de charge & à fin de conserver.

Notre Ordonnance ne parle point de l'opposition à fin d'annuler, qui ne regarde absolument que le saisi, ni du temps dans lequel elle doit être formée, parce qu'elle a retranché tacitement la formalité du congé d'adjuger; mais cela n'empêche pas la partie saisie d'attaquer la saisie de nullité, ce qui vaut opposition à fin d'annuler, qui est recevable, attendu la brièveté des criées, jusqu'à l'adjudication, à l'effet d'empêcher la vente, si elle paroît fondée de manière à déterminer les Juges à prononcer la nullité. Mais si au contraire l'opposition paroît frivole, & qu'elle soit rejetée comme telle, il sera passé outre à la vente nonobstant l'appel, comme il a été observé sur l'article 7, sauf à la partie saisie à faire suite de son appel & à faire condamner le saisissant en tous ses dépens, dommages & intérêts, si elle obtient en fin de cause.

Notre Ordonnance ne parle pas non plus de l'opposition à fin de charge, parce que cette opposition ne peut avoir pour objet qu'une rente ou une servitude, & que les navires ne sont pas sujets à ces charges comme les immeubles. Il n'est pas possible en effet d'imaginer des servitudes ou des rentes foncières sur des navires, puisque ce sont de purs meubles. Ils ne pourroient en tout cas qu'être affectés à des rentes, ou foncières sur d'autres biens, ou simplement constituées; & pour ces sortes de rentes il n'y a que l'opposition à fin de conserver. Ainsi c'est mal-à-propos que le Commentateur sur cet article, à ces mots, à fin de distraire, ajoute ceux-ci ou de charge, ces sortes d'absences lui sont fort ordinaires.

Il est question ici de l'opposition à fin de distraire; c'est-à-dire, d'une opposition formée par quelqu'un qui a part dans le navire saisi.

L'article veut qu'elle soit formée au Greffe, avant l'adjudication, & que si elle vient après, elle soit convertie en opposition pour deniers; mais cette dernière partie ne doit s'entendre que relativement à l'art. 14 ci-après; c'est-à-dire, que l'opposition à fin de distraire ne sera même sujette à la conversion en opposition pour deniers, qu'au cas qu'elle soit formée dans les trois jours après l'adjudication.

En matière de saisie réelle d'un immeuble appartenant par indivis à la partie saisie & à l'opposant à fin de distraire, si le partage ne peut s'en faire sans quelque inconvénient, la règle est que son opposition n'empêche pas la vente de la totalité du bien, & que tout son droit se borne alors à être payé, par

privilege & sans supporter aucuns frais, de la valeur de sa portion sur le pied de la vente, sans pouvoir être reçu à demander la licitation, sauf à lui à enchérir ou à faire trouver des enchérisseurs s'ilbon lui semble. D'Héricourt, traité de la vente par décret, chap. 8, n. 15, pag. 171. Commentaire sur la Coutume de la Rochelle, art 19, n. 16.

Et comme rien n'est plus indivisible qu'un navire, on demande, s'il en doit être de même en cas de saisie réelle & vente d'un vaisseau appartenant tout de même à la partie saisie & à l'opposant à fin de distraire ?

Il me semble qu'il faut tenir la négative, & dire au contraire que l'opposition à fin de distraire devra opérer son plein effet étant formée avant l'adjudication ; de manière par exemple, que si l'opposant est fondé pour un quart dans le navire, on ne pourra absolument faire vendre que les trois quarts appartenans à la partie saisie ; & c'est ce que cet article paroît décider bien nettement, en ne parlant de la conversion de l'opposition à fin de distraire en opposition pour deniers, qu'au cas qu'elle n'ait été formée qu'après l'adjudication.

S'il n'y avoit que cela néanmoins, on pourroit interpréter autrement cet article & y adapter la règle observée en saisie réelle d'un immeuble possédé par indivis. Mais en rapprochant l'art. 6, tit. 8 du liv. suivant de celui-ci, tout doute est levé à mon sens.

En effet, cet article 6 déclarant, par des raisons de commerce, que l'associé dans un navire ne pourra être contraint de procéder à la licitation du navire, fournit une raison décisive de différence & de disparité, pour écarter l'application qu'on voudroit faire à la vente par décret des navires, de la règle pratiquée par rapport au décret d'un immeuble possédé par indivis ; en ce que rien ne peut empêcher la licitation d'un domaine, lorsqu'elle est requise par l'un des co-propriétaires, & que le partage n'est pas praticable, & qu'il en est autrement d'un navire appartenant en commun à deux ou plusieurs.

Il est vrai qu'il a été dit ci-dessus que l'opposant à fin de distraire la portion qu'il a dans le domaine saisi, est obligé d'en souffrir la vente sans pouvoir demander la licitation ; mais il ne s'agit là que de la licitation ordinaire ; c'est-à-dire, de celle que l'opposant demanderoit entre lui, & la partie saisie seulement, ou avec ses créanciers comme la représentant. Et une preuve qu'il ne s'agit en effet que de cette sorte de licitation, c'est l'obligation où est l'opposant de souffrir la vente de la totalité du bien, par conséquent de subir la licitation générale, à laquelle toutes personnes sont admises à enchérir. Ainsi la décision qui l'oblige à souffrir la vente n'étant fondée que sur ce qu'il ne peut empêcher la licitation du bien, en y admettant les étrangers, n'est nullement applicable à la saisie réelle d'un navire, attendu que l'associé au navire, opposant à fin de distraire, ne pouvant être forcé d'en consentir la licitation, ne peut par conséquent être forcé tout de même d'en souffrir la vente en entier. D'où il s'ensuit que son opposition doit opérer réellement la distraction de sa portion ; en telle sorte qu'il n'y ait de vente à faire que des portions appartenantes à la partie saisie.

Pour ce qui est de la manière de former opposition, il est tellement essentiel de la former au Greffe, que si elle est faite entre les mains de l'Huissier ou Sergent durant les criées, comme cela est licite, il y a nécessité de la

réitérer au Greffe ; c'est ainsi qu'on en use en saisie réelle d'immeubles. Il est utile au reste de former opposition avant la fin des criées , par les raisons remarquées dans le Commentaire de la Coutume de la Rochelle , art. 19 déjà cité , n. 18.

Si l'opposition à fin de distraire ne vient qu'après l'adjudication , ce qui ne doit s'entendre qu'après l'adjudication définitive précédée de toutes les remises ; il n'est plus question alors de distraction , & aux termes du présent article , l'opposition est convertie de plein droit en simple opposition pour deniers , autrement à fin de conserver ; mais parce que réellement la portion de l'opposant dans le navire est étrangère à celle du saisi , sur lesquelles seules les créanciers ont droit de prétendre leur paiement , l'opposition , quoique inutile pour la distraction effective contre l'adjudicataire , opère toujours cet effet , que du prix de l'adjudication , il faut lui délivrer la portion correspondante à celle qu'il avoit dans le navire , avec ses frais d'opposition & d'instance.

Mais comme il a été observé , il faut nécessairement que cette opposition soit formée dans le temps où les oppositions pour deniers sont encore recevables , conformément à l'article 14 ci-après ; sans quoi non-seulement l'opposant perdra la portion qui lui appartenoit dans le navire , mais même sera exclus du droit d'en demander le prix , sauf son recours simple à ce sujet contre son saisi , sur ses autres biens ou sur les deniers de la vente , s'il en reste après tous les créanciers opposans payés.

ARTICLE XII.

Les opposans à fin de distraire seront tenus de bailler leurs moyens d'oppositions dans trois jours après qu'elle aura été formée , pour y défendre , dans le même délai , & ensuite être la cause portée à l'audience sur un simple acte.

CET article me confirme encore dans l'idée que l'opposition à fin de distraire étant bien fondée , doit opérer la distraction effective de la portion de l'opposant , & empêcher qu'elle ne soit vendue conjointement avec les parts du saisi ; mais comme il ne seroit pas juste que par des délais affectés il retardât une procédure décrétable que l'Ordonnance a voulu abréger pour l'intérêt du commerce ; il n'a que trois jours après avoir formé son opposition , pour bailler ses moyens & signifier les titres sur lesquels il la fonde.

De même , & dans les trois autres jours suivans , il faut que le poursuivant & les créanciers opposans y répondent , pour en venir ensuite à l'audience sur un simple acte ; c'est-à-dire , un avenir , à l'effet de faire statuer sur l'opposition.

Sans doute qu'en connoissance de cause , & suivant les circonstances , ces délais peuvent être prolongés par le Juge ; mais il est toujours certain qu'il faut user de diligence , & que ces sortes d'incidens doivent être terminés à l'audience , ou par délibéré , ou tout au plus sur un appointement à mettre , n'y ayant pas là matière à appointement en droit.

Si par événement l'opposition est reçue & la distraction ordonnée, il ne sera procédé à la vente du navire que pour le surplus, à moins que le créancier poursuivant, de l'avis des autres opposans, n'interjette appel, auquel cas il sera sursis nécessairement à la vente; & si au contraire l'opposition est rejetée, il sera alors passé outre à la vente du tout, nonobstant l'appel déclaré par l'opposant, sauf ses dépens, dommages & intérêts, s'il réussit sur l'appel.

ARTICLE XIII.

LA maîtrise du vaisseau ne pourra être saisie ni vendue, ni aucune opposition à fin de distraction ou de charge, être reçue pour raison de ce; & pourront les adjudicataires en disposer, sauf au maître à se pourvoir pour son dédommagement, si aucun lui est dû contre ceux qui l'auront proposé.

LA maîtrise d'un vaisseau ne pouvant donner aucun droit au maître dans la propriété du navire, puisque ce n'est qu'une commission qu'il reçoit du propriétaire pour commander le navire sous ses ordres; commission par conséquent révocable à volonté, suivant la nature de toute commission; il y auroit lieu de s'étonner que cet article eût été fait exprès pour décider que *la maîtrise ne pourra être saisie ni vendue, ni aucune opposition à fin de distraction ou de charge reçue pour raison de ce*; si autrefois le contraire n'eût été pratiqué, comme il résulte de ce que dit Cleirac, tit. de la juridiction de la marine, art. 5, n. 13, pag. 399, en ces termes; *& si la dette procede du fait du maître, il (le Sergent) y comprendra la maîtrise*. On regardoit donc alors la maîtrise comme un droit inhérent au navire, susceptible de saisie sur la tête du maître, qui par conséquent ne pouvoit être révoqué par le propriétaire, ou plutôt par ses propriétaires; car il étoit aussi d'usage de n'établir pour maître qu'un des propriétaires, à raison de quoi le maître étoit appelé *com-bourgeois*, & ne pouvoit être destitué qu'en cas d'abus ou de malversation de sa part. Note 4 sur le premier des jugemens d'Oleron.

C'est à juste titre que cet usage mal entendu a été changé par notre Ordonnance; & comme par cet article elle a déclaré que la maîtrise n'étoit pas susceptible de saisie non plus que d'opposition à fin de distraire ou de charge, elle a décidé aussi dans l'article 4, tit. 8, liv. 2, que le maître, quoique intéressé dans le navire, pouvoit être congédié par les autres propriétaires, en le remboursant, sur sa requisition, de sa portion dans le vaisseau.

L'adjudicataire du navire est donc libre de garder le maître ou de le congédier à son gré, sans que celui-ci ait rien à dire, ni rien à prétendre contre lui.

Mais comme c'est par le fait ou par la faute du propriétaire qui l'avoit établi maître, qu'il perd le commandement du navire, l'article lui réserve à se pourvoir contre lui pour son dédommagement, en ajoutant néanmoins, *si aucun lui est dû*.

J'examinerai sur ledit article 4, tit. 8, liv. 2, s'il est vrai, comme quelques-uns le prétendent, que le maître peut être congédié sans cause raisonnable, qu'il ne lui soit dû des dommages & intérêts. Je dirai pourtant d'avance que la question me paroît ici préjugée en faveur du maître, en ce qu'il lui est réservé à se pourvoir pour son dédommagement contre la partie saisie qui l'avoit préposé pour commander le navire, & que ces mots, *si aucun lui est dû*, ne peuvent pas être pris à la lettre pour former une exception ou limitation, parce que, entendus de la sorte, il y auroit contradiction dans les termes, ce qui ne peut pas se supposer dans une loi.

En effet, ne seroit-il pas absurde de considérer cet article comme laissant à décider s'il est dû au maître un dédommagement ou non contre la partie saisie, tandis qu'il lui sauve précisément à se pourvoir contr'elle à ce sujet.

Ces mots, *si aucun lui est dû*, ne peuvent donc raisonnablement signifier autre chose, sinon que le dédommagement du maître fera plus ou moins considérable suivant les circonstances; c'est-à-dire, suivant le plus ou moins de perte que son déplacement lui causera. Mais il reste toujours qu'il lui est dû un dédommagement, dès qu'il lui est sauvé à se pourvoir à cette fin, & qu'il n'y a plus d'examen à faire que pour déterminer jusqu'où ira le dédommagement, en égard à la perte du maître.

Je dis en égard à sa perte réelle & effective; car il ne peut pas être question ici de dommages & intérêts tels qu'il pourroit les prétendre étant congédié sans cause, pour raison du tort fait à sa réputation & des profits qu'il auroit pu faire naturellement, puisque ce n'est pas le propriétaire qui l'avoit établi maître, qui le révoque par malice ou par caprice, & qu'il donne seulement occasion à la révocation en ne payant pas ses dettes.

C'est pour cela que l'article parle de dédommagement simplement au lieu de dommages & intérêts; & comme le dédommagement suppose nécessairement une perte à réparer & rien plus; il faut dire pour explication finale de ces mots, *si aucun lui est dû*, qu'ils ne regardent que la question de fait; c'est-à-dire, que le point de savoir, si le maître est véritablement constitué en perte ou non, jusqu'à quel degré; mais qu'en point de droit, il est absolument décidé qu'il faut un dédommagement proportionné au préjudice qu'il souffre.

Or si cela est juste & inévitable dans un cas comme celui-ci, comment refuser des dommages & intérêts au maître qui est congédié ou chassé sans cause par celui-là même qui l'avoit préposé pour commander son navire?

A R T I C L E X I V.

LEs oppositions pour deniers ne pourront être reçues trois jours après l'adjudication.

EN saisie réelle & décret d'immeubles, nulle opposition n'est recevable après le décret levé & scellé; ce qu'il y a seulement de plus, c'est que le décret ne peut être scellé que vingt-quatre heures après l'adjudication; mais

comme on est extrêmement attentif à le sceller au bout de vingt-quatre heures ; il est vrai de dire que depuis l'adjudication définitive les créanciers n'ont plus que vingt-quatre heures absolument pour former opposition.

Cet article leur est beaucoup plus favorable, puisqu'il leur accorde trois jours au lieu de vingt-quatre heures ; mais il n'y a rien en cela de surprenant, attendu la rapidité de la procédure décrétale usitée en vente de navire, rapidité telle que ceux qui ont des droits ou créances sur des navires, sans une grande vigilance, peuvent être exposés à tout moment à perdre leur dû. Car enfin il en est du décret d'un vaisseau, comme du décret d'un immeuble ; c'est-à-dire, que faute d'opposition dans le temps, de la part de ceux qui avoient quelque droit à prétendre, tout est purgé, & les créanciers sont non-recevables à se présenter dans la suite, quelque privilégiées que soient leurs créances ; & cela sans distinguer les absens des présens, les mineurs des majeurs, les femmes sous puissance de mari, de celles qui ont la jouissance de leurs droits.

La seule ressource qui reste aux créanciers qui ont manqué de former leur opposition à temps, est de saisir les deniers de l'adjudication entre les mains de celui qui en est le dépositaire. Mais quelle foible ressource, puisqu'ils ne peuvent espérer d'être payés, malgré le privilège de leurs créances, qu'autant qu'il restera des deniers suffisans, après que tous les créanciers opposans auront été satisfaits, ceux-ci étant préférables sans difficulté, quoique leurs créances n'emportent aucune sorte de privilège, attendu que le privilège des autres est purgé par le décret, & cela avec une tel effet que s'il se trouvent en concours avec d'autres créanciers également négligens, ils ne pourront toucher les deniers restans que par contribution au sol la livre avec eux, quoique les créances de ceux-ci, soient simples & ordinaires. V. le Commentaire de la Coutume de la Rochelle, art. 19, n. 26.

Et il en faut dire autant d'un intéressé dans le navire, qui au lieu de former son opposition à fin de distraire avant l'adjudication, ne se seroit de même présenté que hors le délai accordé par cet article pour former opposition à fin de conserver.

On peut opposer à la vérité, que quoiqu'il soit absolument non-recevable à inquiéter l'adjudicataire pour lui demander la distraction de la portion qu'il avoit dans le vaisseau, rien n'empêche que se présentant avant l'ordre & distribution des deniers, il n'ait droit de réclamer & de toucher la portion du prix de l'adjudication correspondante à sa portion dans le navire, sans qu'aucun des créanciers du saisi puisse raisonnablement s'y opposer, sous prétexte que le décret purge tout. Pour fortifier cette objection, on peut même ajouter que l'exception ne seroit valable de la part des créanciers que contre d'autres créanciers moins diligens qu'eux, & qu'elle n'est du tout point proposable contre un co-propriétaire de la chose saisie & vendue par décret, qui quoiqu'il ait laissé purger le droit de propriété qu'il y avoit, n'est pas moins fondé à dire que le prix de sa portion vendue lui appartient en propre, & qu'il ne fait nullement partie des biens du saisi, à l'effet que ses créanciers puissent le distribuer entr'eux : mais je le répète, si ce co-propriétaire ne se présente qu'après les trois jours de l'adjudication, tout son droit est purgé, & il ne peut empêcher que l'ordre ne se fasse à son préjudice en faveur des créanciers.

ciens opposans. Cependant si après tous les opposans satisfaits, il restoit encore des deniers, je croirois volontiers qu'il devroit être admis à faire valoir son privilège sur ces deniers restans, à l'exclusion des créanciers non opposans à temps comme lui; par la raison que c'est au fonds sa chose, & que ces autres créanciers ne sont pas en termes de lui opposer la fin de non-recevoir, pas plus que s'il eût laissé vendre volontairement la totalité du navire par le copropriétaire, & qu'il se fût borné ensuite à en saisir le prix entre les mains de l'acquéreur, pour demander la délivrance de sa portion. Mais il faut avouer que ce cas est si difficile à rencontrer, qu'on peut le regarder comme chimérique.

A R T I C L E X V.

L Es créanciers opposans seront tenus, trois jours après la sommation qui leur en sera faite, de donner leurs causes d'opposition & de produire les titres de leur créance au Greffe, pour y répondre trois jours après, & ensuite être *procédé* à la distribution du prix.

I L s'agit ici de l'ordre & distribution à faire du prix de l'adjudication après le décret, & la brièveté de cette procédure subséquente, dans l'esprit de notre Ordonnance, répond à celle de la procédure antérieure au décret.

Pour parvenir à l'ordre, le Procureur du poursuivant fait rendre un appointement à mettre & produire, de la part de tous les créanciers opposans. En conséquence il fournit ses causes & moyens d'opposition & produit les titres particuliers de ses créances, avec sommation aux autres créanciers d'en faire autant de leur côté, & de contredire sa production.

Sur cela le plus ancien Procureur des opposans prend communication de la production du poursuivant, & la contredit, en même temps qu'il établit les moyens d'opposition de sa partie. Les autres créanciers fournissent aussi leurs moyens d'opposition & produisent, après quoi le poursuivant fait les contredits généraux de toutes les productions, sauf la réplique de chaque créancier.

Tout cela aux termes de cet article devroit être fait dans une semaine; mais on sent que cela n'est pas possible, pour peu qu'il y ait des créanciers opposans, quoique dans cette matière les questions de préférence ne soient pas susceptibles d'une longue discussion, à raison de quoi il n'intervient jamais d'appointement en droit pour les décider.

Il arrive donc nécessairement que ces deux délais de trois jours chacun, sont fort prolongés; & cependant il est vrai de dire que la procédure en cette partie est toujours courte, en comparaison de celle qui est en usage dans la Sénéchaussée, pour parvenir à la Sentence d'ordre & distribution du prix d'un immeuble vendu par décret.

L'ordre au reste se fait sur pièces vues, en vertu de l'appointement à mettre; & à cela il n'y a rien à dire, n'étant pas possible de faire droit à

l'audience entre le poursuivant & les autres créanciers opposans, & de décider de la préférence entr'eux. Aussi cet article ne dit-il pas comme le douzieme, qu'au bout de trois jours du second délai, la cause sera portée à l'audience sur un simple acte.

Quant à la distribution du prix, que le Commentateur dit devoir être faite, suivant le privilege & l'ordre d'hypothèque de chaque créancier opposant, cela est vrai par rapport à l'ordre des privileges; mais pour ce qui est de l'ordre des hypothèques, il n'en doit nullement être question ne s'agissant que du prix d'un meuble, si ce n'est dans les pays où les meubles sont susceptibles d'hypothèque.

ARTICLE XVI.

Les loyers des matelots employés au dernier voyage seront payés par préférence à tous créanciers; après eux, les opposans pour deniers prêtés pour les nécessités du navire pendant le voyage; ensuite ceux qui auront prêté pour radoub, vituailles & équipement avant le départ; en quatrieme lieu, les marchands chargeurs; le tout par concurrence entre les créanciers étant en même degré de privilege. Et quant aux créanciers chirographaires & autres non-privilegiés, ils seront payés suivant les loix & coutumes des lieux où l'adjudication aura été faite.

On ne trouve point dans cet article une énumération exacte des collocations à faire par ordre de préférence; mais seulement la regle qu'il faut garder pour la préférence entre les seuls créanciers privilégiés qui y sont dénommés.

Il ne s'ensuit donc point, ni qu'il n'y ait pas d'autres créanciers privilégiés, ni que ceux-ci doivent absolument entrer les premiers en ordre.

En effet quoique les matelots soient placés en tête pour leurs loyers, ce qui comprend en même-temps, le capitaine & tous les autres officiers du navire de retour du voyage, il est sans difficulté qu'avant eux doivent passer.

1°. Les frais de justice occasionnés par la Sentence d'ordre.

2°. Les frais de la saisie réelle & du décret, Cleirac *loc. cit.* pag. 401, n. 15; sans distinguer les ordinaires des extraordinaires, comme dans le décret des immeubles, parce que jamais l'adjudicataire d'un navire n'est chargé d'aucuns frais, si ce n'est quelquefois de ceux de l'expédition du décret.

3°. Les gages du gardien du navire, tant avant que depuis la saisie réelle du navire.

4°. Le loyer du magasin où auront été placés les agrêts & apparaux s'ils ont été tirés du navire.

5°. Si les voiles & cordages ont été raccommodés, ce qu'il en a coûté pour cela, attendu que le prix de l'adjudication en a d'autant augmenté.

6°. Les droits de calage & amarage du navire depuis son arrivée au quai. Ensuite viennent sans contredit les loyers des gens de l'équipage, & cela

sans qu'on puisse renvoyer les matelots à se faire payer sur le fret des marchandises, sous prétexte qu'il est affecté à leurs gages comme le corps du navire, par l'article 19, titre 4, liv. 3; parce qu'il est permis à un créancier qui a plus d'une voie pour se procurer le paiement de son dû, de prendre celle qui lui plaît le plus, quelque intérêt qu'ayent d'autres créanciers à ce qu'il en choisisse une autre.

Après les loyers des gens de l'équipage viennent les créanciers opposans pour deniers prêtés à la grosse ou autrement, pendant le voyage pour les nécessités du navire; de même ceux dont les marchandises ont été vendues pour même cause, qu'ils y aient consenti ou non.

Il sembleroit que des créanciers de cette nature, sans le secours desquels le navire n'auroit pas achevé son voyage, devroient concourir avec les gens de l'équipage; cependant il est vrai de dire qu'en quelque endroit que le navire eût été retenu ne pouvant plus continuer son voyage, les matelots auroient trouvé le moyen de se faire payer de leurs gages sur le navire. Ainsi la préférence que cet article leur donne est juste à tous égards, d'autant plutôt qu'ils contribuent plus efficacement encore par leur travail, au retour du navire que tous créanciers, prêteurs ou fournisseurs; & qu'au surplus ils n'ont que le navire & le fret pour gage de leurs loyers.

Ensuite sont colloqués, ceux qui ont prêté aussi à grosse ou autrement, pour radoub, vituailles & équipement du navire avant son départ. Ce qui comprend par conséquent, les charpentiers, calfateurs, & les autres ouvriers qui ont travaillé au radoub; les fournisseurs des bois, des planches & du fer qui y ont été employés; les fournisseurs de voiles & cordages & généralement de tout ce qui a servi à mettre le navire en état de faire le voyage, & les cabaretiers qui ont fourni la nourriture aux matelots & autres gens de l'équipage, par ordre du maître avoué en cela par le propriétaire ou armateur, comme il a été observé sur l'article 9, tit. 12. *Supra*. Il faut joindre aussi à tous privilégiés le vendeur & le ranger dans la même classe, par argument de l'article qui suit, *ubi dicam*.

Le privilege de tous les créanciers de cette classe est évident, & il ne l'est pas moins, qu'il ne doit passer qu'après ceux de la précédente, puisque sans le secours de ceux-ci, le navire n'auroit pu achever son voyage, ce qui les met dans le droit de dire, *salvam fecimus totius pignoris causam*. De là naît la préférence en leur faveur, à l'exemple de celui qui a fait des réparations à une maison, sans lesquelles elle auroit périé. Loccenius de *jure maritimo lib. 2*, cap 6, n. 8, fol. 198. Vinnius in *Peckium tit. de exercit. actione. fol. 95*. Kuricke *quest. 13. fol. 865, 866*.

Notre article ne compte plus ensuite pour créanciers privilégiés que les *marchands chargeurs*; cependant il y a encore les assureurs sur le corps du navire, ses agrès & apparaux pour la prime qui leur est dûe.

Si cet article n'en a pas parlé, c'est vraisemblablement parce que l'Ordonnance suppose en plusieurs articles du titre des assurances que la prime se paye comptant au moment de la signature de la police; tandis que par l'usage de cette place & de plusieurs autres, elle ne se paye qu'après l'arrivée du navire à bon port.

Quoiqu'il en soit, l'assureur du navire a sans difficulté un privilege sur le

navire pour le payement de sa prime, comme l'assureur d'un chargement a privilege sur le même chargement. C'est ce qui résulte de la disposition de l'article 18 du tit. des contrats à la grosse, en même-temps qu'il donne la préférence au prêteur à la grosse, ce qui toutefois est sujet à explication & à restriction, comme on le verra sur ledit article. Par cette raison je pense que l'assurance étant légitime, (& elle le fera si la valeur du navire remplit exactement le montant de l'assurance & du prêt à la grosse tout ensemble.) L'assureur & le prêteur à la grosse simplement, avant ou après le départ, doivent être colloqués par concurrence sans préférence de l'un sur l'autre.

Delà il s'ensuit que le prêteur à la grosse étant préféré par cet article aux marchands, chargeurs, l'assureur doit l'être aussi tout de même. Il y a plus, il doit entrer aussi en concurrence avec les ouvriers & fournisseurs, &c. d'autant plutôt que si le navire eût péri, le privilege de ces ouvriers fournisseurs, &c. auroit été transféré sur le montant de l'assurance, comme je l'ai établi sur l'article 3, tit. 12 ci-dessus; au moyen de quoi ayant eu l'expectative de l'assurance, il ne feroit pas juste qu'ils touchassent au préjudice de la prime due à l'assureur.

Pour ce qui est de ces marchands chargeurs, mis au rang des créanciers privilégiés, on ne conçoit que deux cas où ils puissent se présenter. L'un est, si les marchandises chargées pour leur compte dans le navire, ne leur ont pas été remises, l'armateur du navire ou le capitaine les ayant retenues en tout ou partie; l'autre si les marchandises leur ayant été délivrées, elles se sont trouvées avariées par le fait du maître ou des gens de l'équipage, dont le propriétaire du navire est responsable.

Mais l'un & l'autre cas sont également difficiles à rencontrer, sur-tout le premier, un marchand chargeur, étant comme il est naturel, extrêmement attentif à demander la délivrance de sa marchandise, & à la suivre par-tout, si le propriétaire & le capitaine refusent ou different de lui en faire la remise.

Toujours est-il vrai que hors ces deux cas, il n'y a pas de privilege à prétendre de la part des marchands chargeurs; car s'il ne s'agit que des dommages & intérêts prétendus par un affréteur, qui à l'occasion de la saisie réelle du navire ou autrement, aura été obligé de retirer du navire les marchandises qu'il y avoit chargées, ou qui aura été empêché d'y faire son chargement; il est évident qu'à cet égard, sa créance est simple & ordinaire sans aucune sorte de privilege; du moins c'est ainsi que je crois qu'on doit limiter, la disposition de l'article 11, du titre des charte-parties.

Mais enfin dans la supposition qu'il y ait parmi les opposans, des marchands chargeurs privilégiés, leur privilege n'a toujours que le dernier rang.

Du reste il est décidé par cet article, conformément au droit commun, qui règle l'ordre des privileges par la nature de la cause de la créance, sans avoir égard à l'antériorité ou postériorité de la date, & sans considérer si les titres des créances sont authentiques ou sous signature privée; il est décidé, dis-je, que les créanciers en même degré de privilege, doivent être colloqués par concurrence entr'eux & par préférence à ceux d'un degré inférieur; de manière que ceux de la seconde classe ne peuvent toucher qu'après ceux de la première, ainsi du reste; & qu'au cas d'insuffisance des deniers pour satisfaire

ceux de la claſſe qui ſont en tour de toucher, ils partageront ces deniers reſtans par contribution au ſol la livre. Loccenius *de jure maritimo*, lib. 2, cap. 6, n. 8, fol. 198. Vinnius in Peckium, *tit. de exercit. actio*. fol. 95.

Si après le paiement de tous les créanciers oppoſans privilégiés, il reſte des deniers, l'article porte que la diſtribution en ſera faite entre les autres créanciers oppoſans, ſuivant les loix & coutumes des lieux où l'adjudication aura été faite; ce qui regarde indiffinſtement les créanciers hypothécaires & les chirographaires; auſſi l'article, dit-il, *chirographaires & autres non privilégiés*.

Dela il ſ'enſuit que dans les pays où les meubles ſont ſuſceptibles d'hypothèque, les créanciers hypothécaires ſeront colloqués ſuivant l'ordre de leurs hypothèques au préjudice des chirographaires; & qu'ailleurs où comme ici, l'hypothèque n'a aucune influence ſur les meubles, ce ſera le pourſuivant qui ſera colloqué par préférence, comme premier ſaiſiſſant, à moins que le débiteur ſaiſi ne ſoit en déconfiture, ce qui eſt comme inévitable; auquel cas il n'aura pas de préférence à prétendre, & les autres créanciers oppoſans toucheront par concurrence avec lui au ſol la livre, ſans diſtinction, comme il a été obſervé, de ceux qui ſont fondés en hypothèque, d'avec ceux qui ne ſont que ſimples chirographaires.

Ces mots, *où l'adjudication aura été faite*, ſont naître une queſtion qui eſt de ſavoir ſi le ſtatut eſt réel en cette partie; c'eſt-à-dire, ſ'il déroge ou non à la règle ou maxime générale, qui veut que les meubles ſoient régis par la Coutume du lieu du domicile de celui à qui les meubles appartiennent.

Pour entendre ceci on ſuppoſe, qu'un négociant de cette ville ait envoyé ſon navire à Bourdeaux, que là il ſoit ſaiſi réellement, & l'on demande ſi les deniers reſtans de l'adjudication après les créanciers privilégiés payés, devront être diſtribués par ordre d'hypothèque, ſous prétexte que l'adjudication a été faite à Bourdeaux où les meubles ſont ſujets à hypothèque; ou ſi au contraire le navire d'un marchand de Bourdeaux étant ſaiſi & vendu en cette ville, ces mêmes deniers reſtans doivent être diſtribués ſans préférence pour les créanciers hypothécaires ſur les chirographaires.

Je réponds ſans héſiter, que c'eſt la Coutume du domicile du débiteur ſaiſi qu'il faut ſuivre abſolument, au lieu de celle du lieu de l'adjudication du navire, & que cet article n'a du tout point entendu changer la règle, ſuivant laquelle les meubles doivent être régis par la coutume du domicile en quelque autre endroit que ſe trouvent les meubles de celui à qui ils appartiennent.

Cette règle n'a jamais ſouffert d'exception, qu'en cas de conſiſcation ou de deſhérence, où chaque Seigneur prend les meubles qui ſe trouvent dans ſa haute juſtice; & encore en ce qui concerne les meubles incorporels, tels que ſont les billets, les obligations, les rentes conſtituées & les offices, eſt-il décidé qu'ils appartiennent au Seigneur du lieu du domicile. Commentaire ſur la Coutume de la Rochelle, art. 2, n. 41, 59 & 60.

Ainſi pour déroger à une règle auſſi anciennement & auſſi univerſellement établie, il auroit fallu que notre article l'eût déclaré expreſſément; ne l'ayant pas fait, il faut préſumer qu'il a ſuppoſé que le navire ſeroit ſaiſi & vendu dans le lieu même du domicile du débiteur, parce qu'en effet c'eſt ce qui arrive preſque toujours.

Cette interprétation est d'autant plus naturelle, qu'il ne doit pas dépendre d'un débiteur de faire la condition de quelques-uns de ses créanciers pire ou meilleure que celle des autres, ou qu'un événement fortuit & passager ne doit pas régler différemment leur sort. Que le débiteur puisse changer effectivement leur sort en changeant de domicile, à la bonne heure; mais aussi alors ses créanciers actuels peuvent prendre leurs précautions avant la translation du domicile effectué, ou ceux qui contractent avec lui dans la suite doivent savoir ce qu'ils font; mais que subitement il ait la faculté d'augmenter le droit des uns, & de diminuer celui des autres, c'est ce qui ne peut être admis.

Il y a même sur cela une décision, qui influe naturellement sur notre question. C'est au sujet des rentes constituées, qui suivent comme les meubles le domicile du créancier; de manière que d'immeuble qu'étoit une rente de cette nature sur sa tête, tant qu'il a eu son domicile dans une coutume qui déclare ces rentes immeubles, elle devient meuble par l'acquisition d'un nouveau domicile dans une coutume où elles sont meubles.

Or il est décidé que ce changement de qualité de la rente, ne peut se faire au préjudice des créanciers qui avoient une hypothèque formée sur cette rente. Arrêt du 19 Août 1687, au journal du Palais, fol. 683 & suiv. V. le Commentaire sur la Coutume de la Rochelle, art. 44, n. 199, & les auteurs qui y sont cités.

Et cette décision est d'autant plus applicable à l'espèce d'un navire de Bourdeaux, vendu par décret en cette ville, qu'il ne s'agit pas même là d'un changement de domicile; mais d'un simple événement, qui fait trouver le navire dans ce port; ainsi si par cet événement les créanciers ne peuvent être privés de l'exercice de l'hypothèque qu'ils avoient acquise sur le navire, il s'ensuit par la raison des corrélatifs, que les créanciers chirographaires, ne seront pas de pire condition, dans le cas d'un navire Rochellois vendu à Bourdeaux, que s'il eût été effectivement vendu à la Rochelle; c'est-à-dire, qu'alors les créanciers hypothécaires n'auront sur eux aucun avantage, par la raison que ces mêmes créanciers hypothécaires conserveroient la préférence de leurs hypothèques s'il étoit question d'un navire Bourdelois vendu ici.

Je reviens aux prêteurs à la grosse sur le corps du navire. Leur privilège sur le navire est le même, & il ne faut pas le faire dépendre du plus ou du moins de précautions qu'ils auront prises en faisant le prêt; cela seroit trop dangereux.

Je m'explique & j'entends, non-seulement qu'il n'y aura aucune différence entr'eux, que les prêts aient été faits avant le départ ou depuis, & qu'ils soient pardevant notaires ou sous signature privée; mais encore que si entre les prêteurs, quelques-uns ont stipulé que les deniers seront employés au paiement de partie des ouvriers qui ont travaillé au radoub, ou des fournisseurs de cordages, vituailles, &c. qu'il y ait preuve de l'emploi ou non, ils ne seront nullement préférés aux autres qui y auront manqué, parce que de telles précautions sont des subtilités qui ne s'accroissent pas avec la conduite unie & simple qu'exige le commerce. Dès qu'il s'agit d'un prêt à la grosse sur le navire, la présomption est de droit que les deniers ont servi à la mise hors, ou à payer ce qui étoit dû à ce sujet. C'est pourquoi on ne voit point dans les Sentences d'ordre que les ouvriers & les fournisseurs soient

colloqués avant les prêteurs à la grosse, ni qu'entre eux, la collocation se fasse autrement que par concurrence, sans distinction des prêts faits avant le départ du navire, de ceux faits depuis, & sans qu'il soit question de vérifier l'emploi. Arrêt de Provence du 30 Mars 1672, dans Boniface, tom. 4, liv. 8, tit. 7, chap. premier. Ce que je crois indubitable, à moins que par les circonstances, le prêt à la grosse ne fût justement suspect de simulation & de fraude, comme dans l'espece rapportée par Loccenius *de jure maritimo*, lib. 2, chap. 6, n. 12, fol. 201, où il fut ordonné au Conseil Royal de Suede, que les demandeurs en payement du contrat de grosse feroient preuve que la somme avoient été réellement comptée au maître du navire; faute de quoi, ils demeureroient déchus. L'affaire étoit singulière.

En effet ce seroit en vain que les prêteurs antérieurement au départ, prétendroient la préférence sur les autres, à la faveur de la présomption que leurs deniers ont servi à la mise hors du navire, attendu que les autres pourroient leur opposer aussi la présomption que leurs deniers ont été employés au payement des dettes contractées pour la même mise hors. Et d'un autre côté les prêteurs durant le voyage prétendroient inutilement tout de même devoir être préférés, comme ayant prêté pour les nécessités du navire durant le voyage, dès qu'ils ne justifieroient pas l'emploi des deniers pour cette cause, qui seule a besoin de preuve; mais la preuve sera suffisamment établie par la reconnaissance du capitaine, pourvu qu'il ait fait l'emprunt de l'avis des principaux de l'équipage aux termes de l'art. 19, tit. premier, liv. 2.

Une observation qui convient à toutes les collocations, est que tout créancier qui est colloqué, l'est tant pour son principal que pour ses intérêts & frais; c'est-à-dire, que ses intérêts & frais comme étant l'accessoire du principal, doivent lui être payés avec le même privilege, ou avec la même hypothèque lorsqu'elle a lieu, comme il arrive dans les Jugemens d'ordre & de distribution du prix d'un décret d'un immeuble. Commentaire sur la Coutume de la Rochelle, article 19, n. 120.

Ainsi quoique le profit maritime du prêt à la grosse, soit beaucoup plus considérable que l'intérêt ordinaire, le prêteur à la grosse entre nécessairement en collocation pour son profit maritime, avec pareil droit & privilege que pour le principal & les frais. Cela résulte au reste de l'art. 7, tit. du prêt à la grosse.

ARTICLE XVII.

SI le navire vendu n'a point encore fait de voyage, le vendeur, les charpentiers, calfateurs & autres ouvriers employés à la construction, ensemble les créanciers pour les bois, cordages & autres choses fournies pour le bâtiment, seront payés par préférence à tous créanciers, & par concurrence entr'eux.

LE raisonnement du Commentateur sur cet article est tout-à-fait singulier. Sans prendre garde qu'il y est question uniquement d'un navire qui n'a encore pas fait de voyage depuis qu'il a été vendu, il dit sur ces mots

par préférence à tous créanciers, » même aux loyers des matelots, & aux créanciers opposans pour deniers prêtés pour les nécessités du navire pendant le voyage, ou pour radoub, vituailles & équipement avant le départ du navire » & même aux marchands chargeurs ; » comme s'il s'agissoit d'un navire saisi au retour d'un voyage, ce qui d'ailleurs rendroit son raisonnement encore plus absurde. Ces sortes de méprises lui sont si ordinaires que la surprise diminue à mesure qu'on les rencontre.

Il étoit de la règle étroite que le vendeur entrât effectivement en concurrence avec les autres créanciers dont parle l'article, puisqu'en point de droit ceux qui n'ont fait que des réparations ou améliorations à une maison ou à quelque autre héritage, n'ont de préférence sur le vendeur, qu'au cas que sans leurs travaux, l'héritage auroit péri. Sur quoi V. le Commentaire de la Coutume de la Rochelle, art. 19, n. 107 & 108. Or on ne peut pas dire que le navire eût péri absolument sans le radoub qui lui a été donné ; ainsi c'est le cas de la concurrence des privilèges entre tous les dénommés dans cet article.

Il faut supposer néanmoins que ces ouvriers & fournisseurs n'ont pas laissé acquérir contre eux la prescription ou fin de non-recevoir portée par l'art. 3, tit. 12 ci-dessus ; autrement le vendeur seroit payé à leur exclusion en vertu de son privilège qui ne peut se prescrire comme sa créance, que par 30 ans. Et cela arriveroit quoique le débiteur commun auroit reconnu leurs créances, dès qu'il n'auroit fait cette reconnaissance qu'après la prescription accomplie ; à cause qu'une pareille reconnaissance ne peut faire revivre le privilège & ne peut former qu'une dette nouvelle & ordinaire, comme il a été observé sur l'art. 10 du même tit. 12.

Mais sous prétexte qu'il n'est point parlé du vendeur dans l'article précédent, s'ensuit-il que le vendeur au retour du voyage du navire qu'il a vendu, ne doive pas entrer en concurrence, tout de même pour le reste du prix qui lui est dû avec les créanciers pour cause de radoub, vituailles & équipement avant le départ ?

Je ne le pense nullement, & c'est pour cela aussi que sur l'article précédent je l'ai admis à concourir avec eux. En effet où seroit la raison de différence ? dira-t-on qu'il a perdu son privilège ? Mais à ce compte, eux l'auroient dû perdre tout de même, idée que l'article précédent rejette.

Dira-t-on encore que par argument de l'art. 2, tit. 10 du livre suivant, le vaisseau n'est plus affecté aux dettes du vendeur, lorsque le nouvel acquéreur lui a fait faire un voyage à ses risques ? Mais cet article n'est que contre les créanciers du vendeur & non contre le vendeur lui-même, au profit duquel le navire demeure toujours affecté par privilège pour le reste du prix de la vente, quelque voyage que l'acheteur lui fasse faire. Que cet acquéreur préfère contre les créanciers de son vendeur, il n'y a rien là que de naturel, puisqu'il ne prescrit que contre des gens à qui il ne doit rien ; mais que ce même article lui servît pour se mettre à couvert de ce qu'il doit à son vendeur pour le reste du prix de la vente, c'est ce qui répugneroit absolument ; d'où je conclus que le privilège du vendeur étant le même sur le vaisseau après comme avant tout voyage ; il est en droit de le faire valoir dans le cas de l'article précédent comme dans l'espèce de celui-ci.

Au reste, tout ce qui est dit ici du vendeur doit s'entendre tout de même de ses créanciers opposans en sous ordre en exerçant ses droits.

Une observation importante à faire au sujet du privilege des charpentiers & autres ouvriers employés à la construction ou au radoub d'un navire, est, que pour être en état de l'exercer, il faut qu'ils ayent travaillé par l'ordre du propriétaire. S'ils n'ont été employés par un entrepreneur à qui le propriétaire ait payé le prix convenu entre eux deux; ils n'ont alors aucun privilege à prétendre sur le navire; & il ne leur reste qu'une action simple contre l'entrepreneur dont ils ont suivi la foi. Consulat. chap. 52. De même de celui qui a prêté des deniers au constructeur, s'il l'a fait sans l'aveu du propriétaire du navire. Domat loix civiles, liv. 3, titre premier, sect. 5, n. 10, fol. 205. Dans le même cas si le propriétaire n'a pas payé l'entrepreneur en entier, ils n'ont que la voie de saisir entre les mains du propriétaire ce qu'il peut lui devoir pour en demander la délivrance à leur profit. M. le Camus, observ. sur l'art. 176 de la Cout. de Paris, pour le cas de la construction d'une maison, *ubi eadem ratio*. Tout cela s'entend néanmoins si les ouvriers & fournisseurs ont su que l'ouvrage étoit à l'entreprise & qu'ils n'avoient à faire qu'à l'entrepreneur.

ARTICLE XVIII.

LEs intéressés au navire dont on saisira quelque portion, lorsqu'il sera prêt à faire voile, pourront le faire naviger, en donnant caution jusqu'à concurrence de l'estimation qui sera faite de la portion saisie.

ON peut donc sans difficulté saisir une portion de navire comme un navire entier : mais parce que les autres intéressés n'en doivent pas souffrir, cet article leur permet, lorsqu'il sera prêt à faire voile au temps de la saisie, de le faire naviger en donnant toutefois caution, jusqu'à concurrence de l'estimation qui sera faite par préalable de la portion saisie.

Tout cela suppose par conséquent une procédure à faire, puisqu'il s'agit de donner caution & de procéder à l'estimation de la portion saisie. Cependant on ne conçoit pas la raison de cette estimation ni du cautionnement pour en répondre; & certainement l'article est en défaut à ce sujet. Car enfin le navire étant supposé prêt à faire voile, pourquoi ne pas permettre aux autres intéressés de le faire naviger aux risques communs, au lieu de les charger de faire estimer la portion saisie & de donner caution jusqu'à concurrence? les créanciers du saisi doivent-ils être de meilleure condition qu'il ne le seroit lui-même s'il étoit libre.

Cela se conçoit d'autant moins, qu'il paroît par l'article suivant, que les profits du retour appartiendront au saisi & à ses créanciers, quoiqu'ils n'ayent couru aucuns risques aux termes du présent article, & que les autres intéressés, toujours garants du prix de l'estimation, n'ont d'autre ressource que celle de faire assurer cette portion saisie, avec faculté de prendre deniers à la grosse.

pour le coût de la prime d'assurance. Mais ils demeurent toujours exposés au péril de l'insolvabilité des assureurs, de même qu'à la perte de la prime, si le voyage est malheureux, puisque le remboursement de cette prime ne leur est accordé que sur les profits du retour.

Ces deux articles ne peuvent donc être plus mal combinés, & néanmoins le Commentateur n'en a pas eu seulement la moindre idée.

Si l'on vouloit dresser cet article tel qu'il est, il falloit décider en même temps, que la portion saisie seroit pour le compte des autres intéressés à perte ou à profit; & dire tout simplement dans l'article suivant qu'ils pourroient faire assurer pour leur compte la valeur estimée de cette portion saisie, sans parler des profits du retour, à moins que ce ne fût pour les leur attribuer à raison de leurs risques.

Ou si au contraire on vouloit que cette portion restât pour le compte du faisi, & de ses créanciers à perte ou à profit; il falloit décharger les autres intéressés de donner caution de la valeur de la portion saisie, n'en ordonner l'estimation que pour fixer la somme jusqu'à la concurrence de laquelle l'assurance pourroit être faite, avec faculté de prendre deniers à la grosse pour le coût de l'assurance, précaution qui ne devoit regarder absolument que les créanciers du faisi: car enfin on le répète, il est absurde que les autres intéressés répondent de l'estimation de la portion saisie en cas de perte du navire, ou qu'autrement le voyage soit malheureux, & que les profits du retour s'il y en a, ne soient pas pour eux.

Au reste, quoique le présent article ne parle que du cas où le navire est prêt à faire voile au temps de la saisie, ce qui ne doit pas même être pris à la lettre, mais doit s'entendre aussi-bien d'un navire en chargement, en conséquence d'un voyage concerté avec le faisi, à l'occasion duquel les dispositions auront déjà été faites pour le voyage avant la saisie; il ne s'ensuit nullement que les autres intéressés ne puissent pas se pourvoir en justice pour se faire autoriser à faire naviger le navire, nonobstant la saisie de la portion de leur associé, & qu'il n'y eût encore rien de conclu avec lui pour le voyage, s'ils ont à eux tous la plus grande part au vaisseau, & si la saisie tire en longueur, par la négligence du saisissant à faire interposer le décret; car on conçoit que la procédure étant suivie comme il convient, les autres intéressés n'auroient pas le temps de concerter un voyage avant que d'avoir un nouvel associé par le moyen de l'adjudication du navire.

Si donc le saisissant ne faisoit pas les diligences convenables pour mettre à fin la procédure décrétale, les autres intéressés seroit en droit d'intervenir pour l'y obliger; sinon pour se faire autoriser à faire visiter le navire & estimer la portion saisie; ensuite à faire faire le radoub & tout ce qui seroit nécessaire pour mettre le vaisseau en état de naviger à frais communs, sauf à répéter sur la portion saisie ce qu'elle devroit supporter de ces frais. Alors le faisi, le saisissant & les créanciers opposans ne pourroient s'en défendre qu'en abandonnant la portion saisie sur le pied de l'estimation. Mais cette procédure seroit interdite aux autres intéressés, si leurs portions réunies n'excédoient pas celle du faisi; parce qu'alors ils ne seroient pas en état de lui faire la loi, ni à ses créanciers, comme il sera observé sur l'article 5, titre 8 du livre suivant. Ils pourroient seulement se plaindre du retardement

de la procédure décrétale & faire ordonner qu'elle seroit mise à fin sans perte de temps, à peine de tous dépens, dommages & intérêts.

Mais dans l'espece de notre article, où il s'agit d'un vaisseau prêt à faire voile, sa disposition doit être exécutée sans examiner si les autres intéressés ont la plus grande part dans le navire ou non, ou plutôt quelque petite que soit leur portion; par la raison que le navire se trouve dans des circonstances qui ne permettent pas que le départ soit retardé.

A R T I C L E X I X.

POURRONT aussi les intéressés faire assurer la portion saisie & prendre deniers à la grosse aventure pour le coût de l'assurance dont ils seront remboursés par préférence *sur le profit du retour*.

IL vient d'être observé que de la combinaison de cet article avec le précédent, il résulte des conséquences mal assorties avec la Justice, comme étant préjudiciables au droit des autres intéressés au navire, qui ne devroient pas naturellement & suivant les regles de l'équité, être de pire condition à l'occasion de la saisie de la portion de leur intéressé, que s'il n'y avoit de sa part ou par son fait aucun obstacle à l'accomplissement du voyage.

Cependant, si dans cet article on lisoit ces mots, *sur le produit du retour*, au lieu de ceux-ci, *sur le profit du retour*, la condition des autres intéressés seroit beaucoup moins gravée, en ce qu'ils ne courroient en tout cas que le risque de l'insolvabilité des assureurs & du dépérissement naturel ou fortuit de la portion saisie, sans être exposés encore à perdre le remboursement du coût de l'assurance si le voyage étoit infructueux; c'est-à-dire, s'il arrivoit que les produits des retours fût au-dessous de l'estimation donnée à la portion du saisi avant le voyage commencé.

Au lieu que le remboursement de la prime de l'assurance, n'étant assigné que sur les profits du retour, c'est le leur refuser absolument s'il n'y a pas réellement de profit. Et comme cela paroît souverainement injuste, cet événement malheureux ne pouvant pas leur être imputé, je substituerois volontiers dans cet article le mot *produit* à celui de *profit*, afin de corriger autant qu'il se pourroit par ce léger changement, le tort qui y est fait aux autres intéressés, si l'on prenoit ce mot *profit* dans sa signification naturelle.

Je ferois plus, si j'en étois le maître. Ou j'abandonnerois aux autres intéressés la portion saisie pour leur compte & risque, à perte comme à profit, ce qui seroit de toute justice, puisqu'on les charge de répondre de l'estimation à faire de la valeur de la portion saisie, & qu'ainsi la perte qui peut survenir étant pour leur compte, il est de l'équité que le profit, s'il s'en trouve par événement, soit aussi pour eux, en considération des risques auxquels ils ont été exposés; ou je voudrois que cette portion

faïsie restant pour le compte du faïsi & de ses créanciers, à perte ou profit tout de même, les autres intéressés fussent déchargés de l'obligation de faire estimer la portion faïsie, & de demeurer garants de l'estimation. Au lieu que de la manière, que cet article & le précédent sont conçus, le sort de ces autres intéressés ne pourront être qu'à plaindre, s'ils prenoient le parti de s'y soumettre sans modification; c'est-à-dire, sans des conditions différentes, convenues ou ordonnées en justice avec le faïsi & ses créanciers. Autrement il vaudroit mieux pour eux retarder le départ du navire, & faire leurs diligences pour mettre à fin la faïsie réelle, dans la vue d'un arrangement convenable avec celui qui se rendroit adjudicataire de la portion faïsie.





LIVRE SECOND.

Des Gens & des Bâtimens de Mer.

TITRE PREMIER.

Du Capitaine, Maître ou Patron.



Proprement parler, ces mots, *capitaine, maître ou patron*, ne sont synonymes que dans ce sens, qu'ils désignent indifféremment celui qui commande un vaisseau ou autre bâtiment de mer.

A cela près, le titre de Capitaine ne convient naturellement qu'à l'Officier qui commande un vaisseau du Roi. Piganiol de la Force, tom. premier, pag. 643. La qualité de maître est le partage de celui qui commande un vaisseau marchand, & les Us & Coutumes de la mer ne l'ont jamais appelé autrement que maître. A l'égard du titre de patron, il a toujours été réservé pour ceux qui commandent des barques, des traversiers, des allèges ou autres petits bâtimens.

Il est pourtant vrai que dans l'usage actuel, on donne communément la qualité de capitaine à celui qui commande un navire marchand pour un voyage de long cours, & que la qualité de maître semble être restreinte à la navigation au cabotage.

ARTICLE PREMIER.

AUCUN ne pourra ci-après être reçu capitaine, maître ou patron de navire, qu'il n'ait navigé pendant cinq ans, & n'ait été examiné publiquement sur le fait de la navigation, & trouvé capable par deux anciens maîtres, en présence des Officiers de l'Amirauté & du Professeur d'Hydrographie, s'il y en a dans le lieu.

NUL ne peut monter un bâtiment en qualité de capitaine, maître ou patron, qu'il n'ait été reçu tel, après avoir subi un examen dans lequel il ait été reconnu capable & expert dans l'art de la navigation, aux termes de

cet article, qui en confirmant le 86 de l'Ordonnance de 1584, y a fait quelques changemens.

Cet examen a toujours été fait en présence des Officiers de l'Amirauté; mais aujourd'hui par argument de l'article premier, titre du pilote, on appelle quatre anciens maîtres ou capitaines au lieu de deux, & leur fonction en cette partie est d'interroger le récipiendaire sur la manœuvre seulement, après que le Professeur d'hydrographie l'a examiné sur la sphere & sur la navigation. Le sujet étant reconnu capable, les Officiers de l'Amirauté le reçoivent maître, & lui font expédier ses lettres de maîtres, sans qu'il soit besoin qu'il ait été auparavant reçu pilote. V. *infra* article premier du titre du pilote.

Suivant cet article, il faut pour pouvoir être reçu maître ou capitaine, avoir navigé cinq ans entiers, sur les vaisseaux marchands, ajoute l'article premier du Règlement du 15 Août 1725, confirmé par l'Arrêt du Conseil du 7 Avril 1736, & en rapporter la preuve par un certificat délivré par le Commissaire aux classes, sans quoi on ne seroit pas admis à l'examen, à moins d'une dispense de la part du Roi qui doit être visée dans les lettres de maîtrise.

Il faut outre cela, 1°. avoir fait sur les vaisseaux du Roi deux campagnes; même article premier du Règlement du 15 Août 1725; ce qui s'entend de trois mois chacune au moins. Article 11, livre 8, titre premier de l'Ordonnance de 1689, d'après l'Ordonnance particulière du 3 Octobre 1683, confirmée par celle du 23 Janvier 1688; de manière que quelque longue qu'ait été une campagne, elle ne pourra suppléer à ce qui manquera à une autre pour compléter les trois mois qu'elle doit avoir.

Cette obligation avoit été surseie ou suspendue par l'Ordonnance du 27 Mai 1716; mais déjà remise en vigueur par l'Ordonnance du 12 Décembre 1724; elle a encore été renouvelée par ledit Règlement de 1725, suivi d'un Arrêt du Conseil du 7 Avril 1736, qui a déclaré nulle une réception de maître & pilote faite à l'Amirauté de Louisbourg, pour n'avoir pas observé les formalités ci-dessus prescrites.

2°. Que le sujet qui se présente pour être reçu maître, ait 25 ans accomplis; même article premier du Règlement du 15 Août 1725, & même article 11 de l'Ordonnance de 1689; ce qui avoit déjà été réglé par l'Ordonnance particulière du 3 Octobre 1683, & par celle du 23 Janvier 1688; le tout si le Roi ne lui accorde dispense tant du défaut d'âge que de service sur ses vaisseaux. Et de tout cela il doit être fait mention dans les lettres de maîtrise; avec énonciation précise des pièces justificatives, à peine de nullité. Article 1 & 2, titre commun du même Règlement confirmé par ledit Arrêt du Conseil du 7 Avril 1736.

La navigation pendant cinq ans, aussi-bien que l'âge de 25 ans, & les deux campagnes sur les vaisseaux du Roi, en un mot les autres conditions & formalités, sont également requises, pour être reçu maître à l'effet de commander un navire pour le grand cabotage, & pour être reçu capitaine ou maître de vaisseau pour les voyages de long cours. Mais en ce qui concerne la navigation au petit cabotage seulement, pour y être reçu maître, ce qui comprend aussi les patrons des barques, il suffit de l'âge de 25 ans & d'avoir

servi pendant quatre ans sur des bâtimens marchands, article 4 de l'Ordonnance du 18 Octobre 1740; & cela quoiqu'on n'ait pas fait les deux campagnes sur les vaisseaux du Roi; puisque l'article n'en parle pas, & qu'au contraire l'article 6, de même que le préambule de ladite Ordonnance, paroît les en dispenser.

Pour ce qui est de l'examen qu'il faut subir à cette fin en présence des Officiers de l'Amirauté, il ne se fait point par le professeur d'hydrographie; mais seulement par deux anciens maîtres de cabotage, qui interrogent l'aspirant sur la connoissance qu'il doit avoir de la manœuvre, & des côtes, ports, havres & parages compris dans l'étendue du petit cabotage; car c'est à quoi se bornera sa navigation; & ses lettres de maîtrise ne lui donneront pas le pouvoir d'en entreprendre d'autre. Même article 4 de ladite Ordonnance du 18 Octobre 1740.

Mais celui qui veut être reçu maître pour les voyages de long cours, aussi-bien que pour le grand cabotage, où il faut que la pratique soit éclairée par la théorie, & de même que la théorie soit perfectionnée par la pratique; c'est le cas précisément où l'examen se fait par le professeur d'hydrographie pour la théorie, & par les anciens maîtres ou capitaines pour la pratique.

De sorte que les quatre ou cinq ans de navigation sont relatifs à l'espece de navigation pour laquelle on veut être reçu maître; avec cette différence que celui qui n'a été reçu que patron de barque & pour le petit cabotage, ne pourra entreprendre de commander aucun bâtiment pour le grand cabotage, encore moins pour un voyage de long cours, & que celui qui n'a été reçu maître que pour le cabotage ne pourra non plus naviger au long cours, quoiqu'il puisse faire tant le grand que le petit cabotage; tandis que celui qui est reçu pour les long voyages, (ce qui ne peut être qu'après une navigation de cette nature pendant cinq ans, outre les deux campagnes sur les vaisseaux du Roi,) fera autorisé, à raison de son expérience, à commander un navire pour quelque navigation que ce soit. Article 12 de l'Ordonnance du 18 Octobre 1740, sans être assujetti à une seconde réception.

Au surplus, une regle commune à la réception de tous maîtres, capitaines ou patrons aussi-bien que des pilotes au long cours, ou lamaneurs, est que les Officiers d'Amirauté ne peuvent recevoir en cette qualité que des mariniens habitués & établis dans l'étendue de leur Jurisdiction, à moins que les mariniens étrangers ne rapportent un certificat des Officiers de l'Amirauté de leur demeure ordinaire, visé par le commissaire du département, contenant qu'ils ont toutes les qualités nécessaires pour être reçus. C'est la disposition de l'article 12, titre premier, livre 8 de l'Ordonnance de 1689, confirmée par l'Ordonnance du 12 Décembre 1724, & renouvelée, tant par l'article 2, titre commun du Règlement du 15 Août 1725, que par ledit Arrêt du Conseil du 7 Avril 1736. Pour les lamaneurs, V. *infra* le titre qui les concerne, article 2.

Comme cela ne dispense pas de l'examen à subir en regle, on ne voit point d'autre raison de cette disposition, que celle d'empêcher une Jurisdiction d'entreprendre sur les sujets d'une autre. Quoiqu'il en soit, la loi doit être observée à la lettre à peine d'interdiction.

L'inconvénient est néanmoins que des sujets très-capables, & à qui il ne manque que la formalité de la réception, perdent quelquefois l'avantage de commander des navires à l'occasion, par la misérable avarice ou par le caprice de certains Officiers d'Amirauté qui ne sont pas d'humeur d'accorder ces fortes de démissoires.

Par l'article 17 du Règlement du premier Mars 1716, il fut fait défenses aux Officiers de l'Amirauté de recevoir aucun capitaine ou maître, qu'après l'avoir interrogé sur ledit Règlement, & avoir reconnu qu'il en fait les dispositions; mais cela ne s'observe plus depuis le Règlement du 15 Août 1725, qui n'a pas rappelé ces défenses.

Pour savoir ce que l'on entend par navigation au long cours, voir l'art. 59 du titre des naufrages.

Le grand cabotage comprend les voyages en Angleterre, Ecosse, Irlande, Hollande, Dannemarck, Hambourg & autres îles & terres en deçà de Sund; en Espagne, Portugal & autres îles & terres en deçà du détroit de Gibraltar. Article 2 de l'Ordonnance du 18 Octobre 1740, relatif au Règlement du 20 Août 1673. Tous autres voyages moins éloignés sont du petit cabotage. Article 3 & 4 de ladite Ordonnance de 1740. Ils ne sont plus bornés comme ils l'avoient été par le Règlement du 23 Janvier 1727, aux ports depuis Bayonne jusqu'à Dunkerque. V. *suprà*, l'article 3, titre des Congés.

R È G L E M E N T,

Concernant la réception des Capitaines, Maîtres ou Patrons, Pilotes & Pilotes-Lamaneurs ou Locmans.

Du 15 Août 1725.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ s'étant fait représenter les Ordonnances du mois d'Août 1681, du 15 Avril 1689, & du 12 Décembre 1724, concernant la réception des capitaines, maîtres, patrons, pilotes & pilotes-lamaneurs ou locmans; & ayant jugé à propos de régler par une seule & même Ordonnance, tout ce qui doit être observé par les Officiers de l'Amirauté dans ces différentes réceptions, & ce qui doit être énoncé dans les Actes qui en seront délivrés aux capitaines, maîtres, patrons, pilotes & pilotes-lamaneurs ou locmans, elle a arrêté le présent Règlement, qu'elle veut être exécuté suivant sa forme & teneur.

TITRE PREMIER.

Des Capitaines, Maîtres & Patrons.

ARTICLE PREMIER.

Les Officiers marins, matelots & autres

gens de mer, ne pourront faire les fonctions de capitaines, maîtres ou patrons, qu'ils n'aient été reçus pardevant les Officiers de l'Amirauté, qu'ils n'aient navigé pendant cinq ans sur les bâtimens marchands, fait deux campagnes de trois mois au moins chacune sur les vaisseaux du Roi, & qu'ils ne soient âgés de vingt-cinq ans.

II. Ils seront examinés publiquement sur le fait de la navigation, & trouvés capables par deux anciens maîtres nommés d'office par les Officiers de l'Amirauté, en présence desquels & du maître d'hydrographie, s'il y en a un dans le lieu, l'examen sera fait.

III. Ceux qui se feront recevoir capitaines, maîtres ou patrons, ne pourront être reçus que sous le nom de capitaines, maîtres ou patrons seulement, sans qu'il puisse leur être donné d'autre dénomination.

TITRE

TITRE II.

Des Pilotes.

ARTICLE PREMIER.

Aucuns Officiers mariniens, matelots & autres gens de mer, ne pourront faire les fonctions de pilotes, qu'ils ne soient âgés de vingt-cinq ans, qu'ils n'aient fait deux campagnes de trois mois au moins chacune sur les vaisseaux de Sa Majesté, qu'ils n'aient fait plusieurs voyages en mer, qu'ils n'aient été reçus pardevant les Officiers de l'Amirauté, & qu'ils n'aient été trouvés capables par le maître d'hydrographie, deux anciens pilotes, & deux maîtres de navires, qui seront nommés d'office par lesdits Officiers de l'Amirauté.

II. Ceux qui voudront se faire recevoir pilotes, seront tenus pour prouver leurs voyages en mer, d'en représenter les journaux lors de leur examen qui sera fait en présence des Officiers de l'Amirauté.

III. Lesdits pilotes pourront commander en qualité de capitaines, maîtres ou patrons, les bâtimens marchands, sans être assujettis à aucuns examen ni à une nouvelle réception, après qu'ils auront encore navigé pendant deux années depuis qu'ils auront été reçus pilotes.

TITRE III.

Des Pilotes - Lamaneurs ou Locmans.

ARTICLE PREMIER.

Aucun ne pourra faire les fonctions de pilote-lamaneur ou locman, qu'il ne soit âgé de vingt-cinq ans, qu'il n'ait fait deux campagnes de trois mois au moins chacune sur les vaisseaux de Sa Majesté, il n'ait été reçu pardevant les Officiers de l'Amirauté, après avoir été examiné en leur présence & celle de deux Echevins ou notables Bourgeois, par deux anciens lamaneurs & deux anciens maîtres de navires, nommés d'office par lesdits Officiers de l'Amirauté.

II. Ils seront examinés sur la connoissance & expérience qu'ils doivent avoir des manœuvres & fabriques des vaisseaux, ensemble des cours & marées, des bancs, courans, écueils & autres empêchemens qui peuvent rendre difficiles l'entrée & la sortie des rivières, ports & havres du lieu de leur établissement.

TITRE COMMUN.

ARTICLE PREMIER.

Les capitaines, maîtres ou patrons, pilotes & pilotes-lamaneurs ou locmans seront tenus de

justifier leurs services, tant sur les vaisseaux de Sa Majesté que sur les bâtimens marchands, par des certificats des commissaires de la marine, commis principaux & ordinaires des classes des départemens & quartiers où ils auront navigé, contenant les noms des vaisseaux, des bâtimens & des capitaines, leur destination, l'année & la durée de chaque voyage & de chaque campagne, & en quelle qualité ils ont servi, & leur âge par des extraits baptistaires.

II. Les Lettres de réception qui leur seront expédiées, contiendront leurs services tant sur les vaisseaux de Sa Majesté que sur les bâtimens marchands, les noms des vaisseaux, des bâtimens & des capitaines, leur destination, l'année & la durée de chaque campagne & de chaque voyage, & en quelle qualité, les dates des certificats qui seront rapportés pour justifier ces différens services, & celle des extraits baptistaires, en marquant les noms & les qualités des personnes qui les auront signés, à peine de nullité desdites réceptions, & de la restitution des droits perçus par les Greffiers des Amirautés.

III. Défend Sa Majesté aux Officiers de l'Amirauté, à peine d'interdiction, de recevoir aucuns capitaines, maîtres ou patrons & pilotes-lamaneurs ou locmans, que ceux qui sont établis & habitués dans l'étendue de leur juridiction; leur permet cependant de recevoir capitaines, maîtres ou patrons & pilotes ceux des autres Amirautés, en rapportant par eux un certificat des Officiers de l'Amirauté du lieu de leur demeure, visé par le commissaire de la marine, commis principal ou ordinaire des classes du département ou quartier dont ils dépendent, contenant qu'ils ont toutes les qualités nécessaires pour pouvoir être reçus.

IV. Les pilotes-lamaneurs ou locmans ne pourront être reçus que par les Officiers de l'Amirauté du lieu de leur demeure: Défend Sa Majesté aux Officiers des autres Amirautés de les recevoir, à peine d'interdiction.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monsieur le Comte de Toulouze, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution du présent Règlement, qui sera lu, publié & affiché par-tout où besoin sera. FAIT à Versailles le quinzième Août mil sept cent vingt-cinq. *Signé*, LOUIS.
Et plus bas, PHELYPEAUX.



ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

Qui casse des Lettres de Pilote-hauturier, Capitaine & Maître de bâtiment de mer, données par les Officiers de l'Amirauté de Louisbourg; & leur enjoint, aussi-bien qu'aux Officiers des autres Amirautés, de se conformer dans les réceptions des Capitaines, Maîtres ou Patrons, & Pilotes à ce qui est prescrite par les Ordonnances.

Du 7 Avril 1736.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

VU par le Roi étant en son Conseil, les lettres données le 17 Novembre 1734, par les Officiers de l'Amirauté, établis à Louisbourg, de pilote-hauturier, capitaine & maître de bâtiment de mer, à Jean Avice, natif de Saint Malo; dans lesquelles il est porté que ledit Avice a environ vingt-six ans, sans qu'il leur soit apparu par son extrait-baptistaire dudit âge; ledit Avice n'ayant au contraire que vingt-trois ans accomplis, suivant son extrait-baptistaire, daté à Saint Malo, le 14 Janvier 1713, & délivré par Me. Thumbrel, Curé de l'Eglise paroissiale de ladite ville, le 31 Décembre 1735, représenté par ledit Avice, lequel a été reçu à ladite Amirauté, sans avoir justifié par un certificat de l'Officier des classes, des cinq années de navigation qu'il devoit avoir faites sur les bâtimens marchands conformément à l'Ordonnance de 1681, & à celle du 15 Avril 1689, & au Règlement du 15 Août de l'année 1725, concernant la réception des capitaines, maîtres ou patrons, pilotes, & pilotes-lamaneurs ou locmans; sans avoir pareillement justifié par un certificat dudit Officier des classes, des deux campagnes de trois mois au moins chacune, qu'il devoit avoir faites sur les vaisseaux de Sa Majesté, conformément à ladite Ordonnance de 1689, & audit Règlement du 15 Août de l'année 1725; n'ayant point aussi rapporté le certificat des Officiers de l'Amirauté de sa demeure, portant qu'il avoit les qualités nécessaires pour pouvoir être reçu maître, ledit certificat ordonné par l'article XII. du titre premier au livre 8 de ladite Ordonnance de 1689, & par l'article III. du titre commun dudit Règlement du 15 Août 1725, & n'étant fait aucune mention desdites pieces dans lesdites

lettres, quoiqu'elle soit expressément ordonnée par l'article II. du titre commun dudit Règlement: Vu aussi l'extrait-baptistaire dudit Avice, du 14 Janvier 1713. Les Ordonnances du mois d'Août 1681 & 15 Avril 1689, touchant la marine, & le Règlement du 15 Août 1725. Ouï le rapport, & tout considéré, Sa Majesté étant en son Conseil, a cassé, révoqué & annullé les lettres de maîtrise données audit Jean Avice, par les Officiers de l'Amirauté de Louisbourg, le 17 Novembre 1724, lesquelles ne pourront lui servir pour commander des bâtimens de mer, ni naviger sur iceux en qualité de pilote-hauturier. Fait Sa Majesté très-expresses inhibitions & défenses auxdits Officiers de l'Amirauté de Louisbourg, & à tous autres Officiers d'Amirauté, de recevoir à l'avenir aucuns matelots & autres gens de mer, en qualité de capitaines, maîtres & patrons, qu'il ne leur soit apparu par leur extrait-baptistaire, de leur âge de vingt-cinq ans accomplis; qu'ils n'aient justifié des cinq années de navigation sur les vaisseaux marchands, prescrites par les Ordonnances; des deux campagnes de trois mois au moins chacune sur les vaisseaux de Sa Majesté; & qu'ils ne soient porteurs du certificat des Officiers de l'Amirauté de leur demeure, attestant qu'ils ont les qualités nécessaires pour pouvoir être reçus; le tout suivant & conformément à l'Ordonnance du mois d'Août 1681, à celle du 15 Avril 1689, & notamment au Règlement du 15 Août 1725, auquel Sa Majesté enjoint auxdits Officiers de se conformer, à peine d'interdiction. Ordonne Sa Majesté que lesdits Officiers de l'Amirauté de Louisbourg, ensemble le Greffier d'icelle, seront tenus de restituer audit Avice tout ce qu'il lui en a

coûté pour sa réception en qualité de pilote-hauturier & maître. Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt, qui sera enregistré au Greffe de

ladite Amirauté de Louisbourg, & autres Amirautés. FAIT au Conseil d'État du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles, le sept Avril mil sept cent trente-six.

Signé PRELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Qui fixe les limites de la navigation au petit Cabotage, & regle les formalités à observer pour la réception des Maîtres ou Patrons des bâtimens qui sont employés à cette navigation.

Du 18 Octobre 1740.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que l'exécution des articles 1 & 2, liv. 2, tit. premier de l'Ordonnance du mois d'Août 1681, de l'article 11, liv. 8, tit. premier de l'Ordonnance du 15 Avril 1689, & de l'article premier, titre premier du Règlement du 15 Août 1725, concernant la réception des capitaines, maîtres ou patrons des bâtimens de mer, a fait naître des difficultés & a donné lieu à une diversité d'usages dans les différens Sieges des Amirautés du Royaume; les Officiers de la plupart desdits Sieges, jugeant qu'il ne leur est pas permis de s'écarter des dispositions générales de ces articles, ni de recevoir aucun capitaine, maître ou patron, à quelque espece de navigation qu'il se destine, qu'il n'ait, conformément aux dispositions desdits articles, navigué pendant cinq ans sur les bâtimens marchands, qu'il ne soit âgé de vingt-cinq ans, & fait deux campagnes de trois mois au moins chacune, sur les vaisseaux de Sa Majesté; les autres se persuadant au contraire, que ces dispositions ne doivent avoir lieu que pour la réception des capitaines, maîtres ou patrons qui se proposent de commander des bâtimens destinés aux voyages de long cours, ou au grand cabotage, & qu'à l'égard des matelots & autres gens de mer, qui se bornent à commander des bâtimens destinés seulement pour naviguer au petit cabotage, de port en port le long des côtes, ils ne doivent point être assujettis à toutes les formalités prescrites par lesdites Ordonnances & Réglemens: Que sur ce principe, & à la faveur de cette distinction, les Officiers de plusieurs Amirautés laissent aux matelots & autres gens de mer, la liberté de commander toutes sortes de bâtimens destinés

au petit cabotage, sans les soumettre à aucun examen, ni aucune réception; & que d'autres se sont cru permis d'introduire à leur égard une forme de réception particulière, différente de celle qui est prescrite par lesdites Ordonnances & Règlement: en quoi les uns & les autres s'écarterent également des dispositions desdites Ordonnances & Règlement; les premiers en laissant commander des bâtimens par de simples matelots non reçus maîtres ou patrons, & les seconds en recevant des capitaines, maîtres ou patrons, qui n'ont pas les qualités requises par les Ordonnances de Sa Majesté. Elle a résolu d'établir une regle uniforme à ce sujet, dans tous les Sieges des Amirautés; & ayant jugé qu'il convenoit au bien du commerce & de la navigation, de ne pas exclure entièrement du commandement des bâtimens marchands, les matelots & autres gens de mer qui, sans avoir fait les cinq années de navigation sur les bâtimens marchands, prescrites par ladite Ordonnance du mois d'Août 1681, ni satisfait aux deux campagnes de trois mois au moins chacune sur les vaisseaux de Sa Majesté, peuvent avoir assez d'expérience & de capacité pour être en état de commander des bâtimens destinés uniquement au petit cabotage. Sa Majesté s'est d'autant plus volontiers déterminé à leur accorder la faculté de commander ces sortes de bâtimens, que cette navigation n'exige que de la pratique & la connoissance particulière des ports, havres & autres lieux où elle se fait: que non-seulement il seroit inutile, mais préjudiciable au commerce, d'assujettir ceux qui s'y bornent, à l'examen & aux autres formalités prescrites à l'égard de ceux qui se destinent aux voyages de long cours ou

B b d ij

au grand cabotage; & que la liberté que S. M. a résolu de leur accorder, de commander des bâtimens destinés au petit cabotage, ne peut qu'exciter parmi eux une émulation utile au commerce & à la navigation. Mais comme il ne conviendrait pas d'admettre indistinctement toutes sortes de matelots & gens de mer, à prendre le commandement des bâtimens destinés au petit cabotage, particulièrement dans la vue que S. M. a d'étendre les bornes de cette navigation, sans être auparavant assuré de leur capacité, & sans que la qualité de maître ou de patron, qui doit les faire connoître aux négocians & leur donner sur les équipages l'autorité qui leur est nécessaire, leur ait été conférée par les Officiers des Amirautés : Sa Majesté a résolu d'établir pour ceux qui se bornent à la navigation au petit cabotage, une forme d'examen & de réception, proportionnée aux connoissances qui leur sont nécessaires, en les dispensant de partie des formalités qui sont prescrites par lesdites Ordonnances du mois d'Août 1681, & du 15 Avril 1689 & par le Règlement du 15 Août de l'année 1725, auxquels Elle a jugé à propos de déroger à cet égard, ainsi qu'il ensuit.

ARTICLE PREMIER.

Seront réputés voyages de long cours, ceux aux Indes, tant orientales qu'occidentales, en Canada, Terre-neuve, Groënland & isles de l'Amérique méridionale & septentrionale, aux Açores, Canaries, Madere, & en toutes les côtes & pays situés sur l'Océan au-delà des détroits de Gibraltar & du Sund, & ce conformément au Règlement du 20 Août 1673.

II. Les voyages en Angleterre, Ecosse, Irlande, Hollande, Dannemarck, Hambourg & autres isles & terre au-deçà du Sund, en Espagne, Portugal, ou autres isles & terres au-deçà du détroit de Gibraltar, seront censés au grand cabotage, aux termes dudit Règlement du 20 Août 1673.

III. Sera néanmoins réputée navigation au petit cabotage, celle qui se fera par les bâtimens expédiés dans les ports de Bretagne, Normandie, Picardie & Flandre, pour ceux d'Ostende, Bruges, Nieuport, Hollande, Angleterre, Ecosse & Irlande; celle qui se fera par les bâtimens expédiés dans les ports de Guyenne, Saintonge, pays d'Aunis, Poitou & isles en dépendantes, sera fixée depuis Bayonne jusqu'à Dunkerque inclusivement, conformément à l'article II. du Règlement du 23 Janvier 1727, concernant ladite navigation, celle qui se fera pareillement par les bâtimens expédiés dans

les ports de Bayonne & de Saint-Jean-de-Luz à ceux de Saint-Sebastien, du Passage & de la Corogne, & jusqu'à Dunkerque, aussi inclusivement; & pour ce qui concerne les bâtimens qui seront expédiés dans les ports de Provence & de Languedoc, sera réputée navigation au petit cabotage, celle qui se fera depuis & compris les ports de Nice, Villefranche & ceux de la principauté de Monaco, jusqu'au Cap de Creuz, ainsi qu'il est énoncé par l'article II. du Règlement du 13 Août 1726, concernant ladite navigation, & ce nonobstant ce qui est porté par ledit Règlement du 20 Août 1673, auquel & à tous autres à ce contraires Sa Majesté a dérogé pour ce regard seulement.

IV. Veut & entend Sa Majesté, que tous les autres voyages non compris dans les I & II articles de la présente Ordonnance, soient censés & réputés au petit cabotage.

V. N'entend néanmoins Sa Majesté déroger aux précédens Réglemens en ce qui concerne les congés de l'Amiral & les droits dûs, tant audit Amiral pour la délivrance desdits congés qu'aux Officiers des Amirautés pour l'enregistrement d'iceux & les rapports des maîtres ou patrons : veut Sa Majesté qu'il en soit usé à cet égard comme par le passé, nonobstant l'extension qu'elle a donnée par l'article III. de la présente Ordonnance, à la navigation au petit cabotage.

VI. Tous les matelots & autres gens de mer qui auront servi pendant quatre années sur les bâtimens des Sujets de Sa Majesté, pourront être admis dorénavant à commander des bâtimens destinés à la navigation au petit cabotage, tel qu'il est ci-dessus limité, en justifiant de leurs services par un certificat en forme, de l'Officier des classes de leur département ou quartier; lequel certificat ils représenteront aux Officiers de l'Amirauté, auxquels Sa Majesté enjoint de les recevoir en qualité de maîtres ou patrons pour le petit cabotage seulement, après leur avoir fait subir un examen qui roulera uniquement sur la connoissance qu'ils doivent avoir des côtes, ports, havres & parages compris dans l'étendue de ladite navigation; & sans que lesdits matelots & autres gens de mer, puissent, pour raison de leur réception, être assujettis aux autres formalités prescrites par les Ordonnances du mois d'Août 1681, du 15 Avril 1689, & ledit Règlement du 15 Août de l'année 1725, auxquels Sa Majesté a dérogé à cet égard.

VII. Ceux qui auront été reçus maîtres ou patrons pour la navigation du petit cabotage

seulement, dont l'équipage sera au-dessous de dix hommes tous compris, seront tenus de prendre sur leur bord, à chaque voyage qu'ils feront en mer, un mousse ou jeune garçon au-dessous de dix-huit ans, & deux lorsque leur équipage sera au-dessus de dix hommes, aussi tout compris, en augmentant toujours de dix en dix; à peine de cent livres d'amende, & d'être déchu du commandement à perpétuité: sans que, sous prétexte de l'embarquement desdits mousses, ou la réception desdits maîtres ou patrons pour la navigation au petit cabotage, ils puissent être exempts de l'ordre & du service des classes. Enjoint Sa Majesté aux Officiers des classes départis dans les différens quartiers du Royaume, de les comprendre à leur tour dans les rôles de levées de matelots & autres gens de mer, suivant leur classe & numero, sans avoir égard à leur réception.

VIII. Défend Sa Majesté à tous matelots & autres gens de mer, de monter aucuns bâtimens destinés au petit cabotage, en qualité de maître ou patron, & à tous propriétaires, d'en établir sur leurs bâtimens, qu'ils n'aient été reçus en la manière prescrite par l'article VI. de la présente Ordonnance; à peine de cent livres d'amende contre chacun des contrevenans.

IX. Veut Sa Majesté qu'il ne soit délivré des rôles d'équipage aux maîtres ou patrons des bâtimens qui seront destinés seulement pour la navigation au petit cabotage, que pour le terme de trois ou quatre mois au plus, sans que lesdits maîtres ou patrons puissent excéder ledit terme, sous quelque prétexte que ce puisse être; à peine de vingt-cinq livres d'amende pour chaque mois d'excédant, & de confiscation des bâtimens après une année expirée.

X. Défend Sa Majesté aux Officiers des Amirautés, de délivrer des congés aux maîtres ou patrons destinés seulement pour la navigation au petit cabotage, qu'au préalable le double desdits rôles n'ait été déposé à leur Greffe; à peine de nullité desdits congés, d'interdiction contre lesdits Officiers des Amirautés, de deux cens livres d'amende contre les commis établis dans les ports obliques, qui les auront délivrés, & de cent livres d'amende contre les maîtres ou patrons.

XI. Les capitaines, maîtres ou patrons des bâtimens destinés, soit pour les voyages de long cours, le grand ou le petit cabotage, seront tenus de représenter leurs rôles d'équipage à l'Officier des classes, & leurs congés aux Officiers de l'Amirauté du port où ils seront

leur retour, avant d'obtenir de nouveaux rôles & congés; à peine de deux cens livres d'amende contre les capitaines destinés pour le long cours ou le grand cabotage, & de cinquante livres aussi d'amende pour ceux qui n'auront navigé qu'au petit cabotage.

XII. Ceux qui ont été ou seront reçus capitaines, maîtres ou patrons, pour commander des vaisseaux & autres bâtimens destinés au long cours ou au grand cabotage, auront la liberté de commander des bateaux & autres bâtimens destinés pour naviger au petit cabotage, sans être assujettis à une seconde réception.

XIII. Pour la réception des capitaines, maîtres ou patrons, qui commanderont des vaisseaux & autres bâtimens destinés au long cours ou au grand cabotage, & pour celle des pilotes-hauturiers, les Officiers des Amirautés continueront à percevoir les droits qui leur sont attribués pour chaque réception de pilote-hauturier, par les Réglemens des 20 Août 1673, & 5 Août 1688, & par le tarif du 15 Décembre 1714, lesquels seront exécutés selon leur forme & teneur; consistant lesdits droits, savoir, aux Lieutenans, quatre livres, les deux tiers aux Procureurs de Sa Majesté, & quarante sols aux Greffiers, non compris leurs expéditions.

XIV. Les mêmes droits seront perçus à l'avenir pour la réception des pilotes-lamaneurs ou locmans; & à l'égard des maîtres ou patrons qui seront reçus pour faire seulement la navigation au petit cabotage, ainsi qu'il est porté par l'article VI. de la présente Ordonnance, il sera payé aux Officiers de l'Amirauté pour chacune desdites réceptions; savoir, trente sols au Lieutenant, vingt sols au Procureur de Sa Majesté, & quinze sols au Greffier, non compris son expédition: fait Sa Majesté très-expresse inhibitions & défenses auxdits Officiers de l'Amirauté, d'exiger aucuns autres ni plus grands droits pour toutes lesdites réceptions, sous prétexte de procédures & formalités, & pour telle autre cause que ce puisse être; à peine de concussion, & de restitution desdits droits. Enjoint Sa Majesté aux Greffiers des Amirautés, conformément à l'article IV. du livre I. titre I. v. de l'Ordonnance du mois d'Août 1681, & aux Réglemens des 20 Août 1673, & 5 Août 1688, de faire mention au bas de chacune des lettres desdites réceptions, de la totalité des droits & frais qui auront été payés; & ce sous les peines portées par ladite Ordonnance & par lesdits Réglemens.

XV. Toutes les amendes mentionnées aux présentes, seront solidaires, tant contre les

capitaines, maîtres ou patrons, que contre les propriétaires ou armateurs des vaisseaux & autres bâtimens.

XVI. Les Officiers des classes, & ceux qui en feront les fonctions, donneront avis aux Procureurs de Sa Majesté dans les Amirautés, de ceux qu'ils sauront avoir contrevenu aux dispositions de la présente Ordonnance, lesquels seront poursuivis à la requête desdits Procureurs de Sa Majesté; & les Sentences qui interviendront contre les délinquans, seront exécutées pour les condamnations d'amende nonobstant l'appel & sans préjudice d'icelui.

XVII. Ceux qui appelleront desdites Sentences, seront tenus de faire statuer sur leur

appel, ou de le mettre en état d'être jugé définitivement, dans un an du jour & date d'icelui, sinon & à faute de ce faire, lesdites Sentences sortiront leur plein & entier effet, & les dépositaires demeureront bien & valablement déchargés.

Mande & ordonne Sa Majesté à Mons. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, & aux Intendans de la Marine & des Classes, de tenir la main, chacun en droit soi, à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera lue, publiée & registrée par-tout où besoin sera. Fait à Fontainebleau, le dix-huit Octobre mil sept cent quarante. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

ARTICLE II.

DEFENDONS à tous mariniers de monter aucun bâtiment en qualité de maîtres, & à tous propriétaires d'en établir sur leurs vaisseaux, qu'ils n'ayent été reçus en la manière ci-dessus, à peine de trois cens liv. d'amende contre chacun des contrevenans.

APRÈS ce qui vient d'être observé sur l'article précédent, tout ce qui reste à dire sur cet article, c'est qu'il n'est pas à craindre que l'on contrevienne à sa disposition, nul n'étant inscrit en qualité de maître ou capitaine sur le rôle d'équipage qu'il n'ait représenté au commissaire de la marine ou des classes, ses lettres de maîtrise, ni admis à prendre à l'Amirauté les expéditions nécessaires pour naviger, qu'il n'ait été reçu maître par les Officiers de l'Amirauté, ou qu'il n'ait produit une expédition en forme des lettres qui lui ont été expédiées dans un autre Amirauté du Royaume, ou du moins la preuve qu'il a monté quelque navire en qualité de maître. De sorte que s'il y avoit contravention en cette partie, la faute en devroit être imputée, tant au commissaire aux classes qu'aux Officiers de l'Amirauté, relativement à l'article 6 du Règlement du premier Mars 1716.

Il y a pourtant eu une exception à cet article dans la dernière guerre, en faveur de la course pour les bâtimens de 5 tonneaux & au-dessous. Il fut permis aux négocians qui les armeroient en course d'en donner le commandement à tels Officiers mariniers & autres gens de mer qu'ils jugeroient à propos, sans qu'il fût besoin de les faire recevoir capitaines, ni de leur faire subir aucun examen; à condition néanmoins qu'après la course finie, ils ne pourroient commander d'autres navires, ni être réputés du nombre des capitaines, qu'après avoir été reçus en cette qualité avec les formalités prescrites. Lettre du Roi à M. l'Amiral du 24 Mars 1746.



LETTRE DU ROI,

A S. A. S. MONSIEUR L'AMIRAL.

Concernant les Armemens en course.

Du 24 Mars 1746.

MON cousin, j'ai été informé que plusieurs Négocians seroient disposés à faire armer en différens ports de mon Royaume, des chaloupes & autres petits bâtimens pour faire la course contre les ennemis de l'Etat, s'ils avoient la liberté d'en donner le commandement aux officiers, mariniere & matelots, auxquels ils pourroient avoir confiance, sans que ceux qu'ils voudroient employer, fussent pour cet effet obligés de se faire recevoir en qualité de capitaine, maître ou patron; & attendu que la navigation, que pourroient faire de pareils bâtimens, qui sont presque toujours à la vue des côtes, n'exige point l'exécution des différentes regles prescrites par les Ordonnances, pour parvenir au commandement des navires destinés pour des voyages de long cours, je me suis déterminé à accorder en cette occasion aux Armateurs la faculté qu'ils désirent pour les mettre de plus en plus en état de former des nouvelles entreprises; ce qui fait que je vous écris cette lettre, pour vous dire que nonobstant ce qui est porté par mes Ordonnances, mon intention est que les négocians qui armeront des bâtimens du port de 50 tonneaux & au-dessous, destinés pour faire la course, puissent en don-

ner le commandement à des Officiers, mariniere, matelots & autres gens de mer, lesquels pourront faire les fonctions de capitaines sur lesdits bâtimens, sans être pour cet effet obligés de se faire recevoir capitaines, maîtres ou patrons, ni assujettis à aucun examen, ni autre formalité devant les Officiers de l'Amirauté, à condition néanmoins, que lesdits Officiers, mariniere, matelots & autres gens de mer, qui feront ainsi seulement les fonctions de capitaines pendant les temps réglés pour la course des bâtimens dont la conduite leur sera confiée, ne pourront point ensuite commander d'autres navires au-dessus du port de cinquante tonneaux, ni être d'ailleurs réputés au nombre des capitaines, maîtres ou patrons, qu'après qu'ils auront été reçus en ladite qualité, & qu'ils continueront d'être assujettis à l'ordre & discipline des classes, & commandés pour servir à leur tour sur mes vaisseaux, comme les autres matelots; & la présente n'étant à autre fin, je prie Dieu qu'il vous ait, mon cousin, en sa sainte & digne garde. Ecrit à Versailles le 24 Mars mil sept cent quarante-six. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

ARTICLE III.

CEUX qui se trouveront maîtres lors de la publication des présentes, ne seront néanmoins tenus de subir aucun examen.

ON conçoit que cet article est depuis long-temps resté sans effet, faute de sujets pour en faire l'application.

L'Ordonnance de 1584, qui la première, avoit réglé que nul ne seroit reçu pilote ni maître qu'après un examen, en avoit dispensé aussi, article 86, ceux qui avoient déjà montré des navires en cette qualité; à la charge toutefois de se faire enregistrer au Greffe de leur Jurisdiction, mais sans frais & sans être tenus d'en prendre acte.

ARTICLE IV.

CELUI qui aura été reçu pilote & qui aura navigé en cette qualité pendant deux années, pourra aussi être établi maître, sans subir aucun examen, ni prendre aucun acte au Siege de l'Amirauté.

POUR la réception du pilote, il faut voir les articles premier & 2 du titre 4 ci-après.

Il est décidé ici & par l'article 3, tit. 2 du Règlement de 1725, que celui qui aura été reçu pilote dans les formes, & qui aura ensuite navigé en cette qualité pendant deux années, pourra être établi maître sans subir aucun examen, ni prendre aucun acte au Siege de l'Amirauté; en un mot sans être sujet à une nouvelle réception.

Dans la pratique on le dispense en effet de subir un nouvel examen & du payement des droits envers les Officiers de l'Amirauté; mais il est assujetti à prendre un acte à l'Amirauté qui lui permet de commander les navires en qualité de maître. Et cela paroît en effet indispensable, puisqu'il doit rapporter la preuve qu'il a effectivement navigé deux années depuis sa réception en qualité de pilote, & que les certificats de ce service doivent demeurer en dépôt au Greffe de l'Amirauté.

Toute la formalité consiste donc à présenter de sa part une requête au Juge de l'Amirauté, à laquelle il attache les pièces justificatives de ses deux années de navigation. Au pied de cette requête le Juge met *soit fait ainsi qu'il est requis*, & sur cela le Greffier lui expédie le jugement qui l'autorise à commander en qualité de maître, où sont visés les certificats attachés à la requête; pour laquelle expédition le Greffier seul prend ses droits qui ne consistent que dans son expédition; & cela est conforme à l'article 24 du Règlement du 20 Août 1673.

ARTICLE V.

APPARTIENDRA au maître de faire l'équipage du vaisseau, de choisir & louer les pilote, contre-maître, *matelots & compagnons*; ce qu'il fera néanmoins de concert avec les propriétaires, lorsqu'il sera dans le lieu de leur demeure.

PUISQUE la conduite & la conservation du vaisseau, aussi-bien que la direction de la cargaison sont essentiellement confiées au maître ou capitaine, il est tout naturel qu'il ait le choix du pilote, du contre-maître, des matelots & compagnons de son voyage, conformément à l'article 2, chap. 15.

16 du Guidon, aux chap. 55 & 195 du Consulat, & au droit Hanſéatique, tit. 3, article 2, dans Kuricke, fol. 647. En un mot qu'il ait le droit de faire ſon équipage, comme étant plus capable qu'aucune autre perſonne de juger de la capacité de ceux qu'il aſſocie, de leur ardeur pour le ſervice; enfin de leur caractère ou humeur, & de leurs bonnes ou mauvaiſes qualités; objets à conſidérer pour le moins autant que leur expérience au fait de la navigation.

Un équipage n'eſt jamais mieux compoſé que lorsqu'il eſt du choix du maître; ainſi les commiſſaires aux claſſes qui ſ'avifent ſur cela de gêner les capitaines, & de vouloir leur faire la loi, ſont d'autant plus blâmables; qu'en ſ'arrogeant un droit qu'ils n'ont pas, ils vont directement contre le bien du ſervice des vaiſſeaux marchands.

Qu'à l'occaſion ils recommandent à un capitaine quelques matelots qu'ils affectionnent à la bonne heure; mais qu'ils ne le forcent pas de prendre ces gens là ſ'il a de la répugnance. Il eſt vrai exactement parlant qu'ils ne peuvent pas l'y obliger, leur autorité ne ſ'étendent pas juſques-là; mais ce qui eſt un abus intolérable, ils ne ſavent que trop l'y contraindre, en lui ôtant tous ſes bons matelots à meſure qu'il les engage, ſous prétexte que le Roi en a beſoin pour ſon ſervice. Il n'y a que trop d'exemples de cette ſorte de vexation, ſans compter l'abus des pacotilles.

Cependant la liberté que doit avoir le capitaine de faire ſon équipage ne va pas juſqu'à en uſer à l'inſu, encore moins contre le gré du propriétaire ou de l'armateur du navire lorsqu'il eſt ſur le lieu. Cet article l'oblige avec raiſon conformément à l'article 16 de l'Ordonnance de la Hanſe Teutonique, de concerter avec lui en ce cas, l'engagement des gens de l'équipage. Et rien n'eſt plus juſte, puifque le propriétaire ou l'armateur eſt la partie la plus intéreſſée au ſuccès du voyage projeté, & que d'ailleurs il eſt reſponſable des fautes & délits des gens de l'équipage comme des faits du maître. *Leg. 1^a. §. 2, ff. de exercitoria aſſione, & ibi Vinnius ſur Peckius, fol. 78, note B.*

Sans doute qu'un armateur prudent ne tracafſera pas ſur cela ſon capitaine, & qu'il lui laifſera volontiers le choix de la majeure partie des gens de ſon équipage, d'autant plutôt que le maître eſt reſponſable auſſi lui, des faits & délits de l'équipage aux termes de la loi 7 ff. *nautæ caupones lib. 4, tit. 9.* *Idem* le Consulat, chap. 59, 77 & 195. Cleirac ſur l'art. 13 des jugemens d'Oleron, n. 9 *in fine*, & ſur l'art. 62 de la juridiſtion de la marine, pag. 525; *caſa regis diſc.* 23, n. 81. Kuricke *ad juſ Hanſeaticum*, tit. 3, art. 19, n. 9, fol. 724. Mais enfin le capitaine doit avoir cette déférence pour l'armateur de n'engager perſonne ſans ſon aveu, de prendre les officiers & matelots que l'armateur lui indiquera, & de ne pas retenir ceux qui ne lui ſeront pas agréables.

Du même principe il ſ'enſuit que c'eſt l'armateur qui doit fixer le *quatum* des loyers, & que le maître après avoir reçu des gens de l'équipage, des mains de l'armateur, ne peut plus les congédier que de ſon conſentement, abſent comme préſent; ſi ce n'eſt qu'en cas d'abſence il y ait cauſe raiſonnable. V. *infra* les articles premier. & 10 du tit. de l'engagement & des loyers des matelots.

Si l'armement ſe fait hors du lieu de la demeure des propriétaires du na-

vire, le pouvoir du maître par rapport aux choix de l'équipage sera absolu ; s'il est autorisé par les propriétaires à faire lui-même l'armement selon sa prudence ; mais si comme il est ordinaire, les propriétaires font l'armement par le ministère d'un commissionnaire ou correspondant ; ce sera avec ce commissionnaire, comme revêtu des pouvoirs des propriétaires, que le capitaine devra concerter l'engagement des gens de son équipage, de même que le congé qu'il voudra donner à quelques-uns d'eux.

Ces termes, *matelots & compagnons*, employés dans cet article sont synonymes. De tout temps, suivant les Us & Coutumes de la mer, les matelots ont été désignés sous le nom de *compagnons* du maître.

ARTICLE VI.

DANS les lieux où il y aura des pauvres renfermés, les maîtres, en faisant leur équipage, seront tenus d'y prendre les garçons dont ils auront besoin pour servir de mouffes dans leurs vaisseaux.

LES pauvres enfermés dans les hôpitaux n'étant pas moins les sujets du Roi que ceux qui jouissent d'une liberté entière, & d'ailleurs ces maisons de charité toujours plus surchargées, à mesure que le nombre des pauvres augmente par la misère des temps, il est de l'intérêt de l'Etat à tous égards de leur procurer du soulagement.

C'est par ces motifs, qu'entre autres privilèges, celui de fournir par préférence des mouffes pour les navires armés dans le lieu de leur établissement, leur a été accordé par cet article.

L'Ordonnance de 1689, liv. 8, tit. premier, article 31, sans rien changer à cette disposition, ayant ensuite prescrit qu'il y auroit un mouffe par dix hommes, relativement à l'Edit du mois de Mai 1670, rendu pour la Provence, & à l'Edit général du mois d'Août 1673, les hôpitaux furent par-là mis en droit de fournir, pour les navires, autant de mouffes que le nombre de dix hommes seroit multiplié, pour former chaque équipage.

Quelques difficultés s'étant élevées à ce sujet, par rapport aux armemens faits dans les ports du Ponant, le Roi rendit une nouvelle Ordonnance en date du 15 Août 1732, dont le premier article porte » qu'il sera embarqué sur » chaque navire qui sera armé dans les ports du Ponant, un mouffe par dix » hommes, & ce conformément à l'Ordonnance du 15 Avril 1689 ».

Et le second que » dans les lieux où il y aura des pauvres enfans enfermés, » les capitaines & les maîtres, en faisant leurs équipages, seront tenus conformément à l'Ordonnance du mois d'Août 1681 ; (c'est-à-dire, au présent art. 6.) » d'y prendre les garçons dont ils auront besoin pour servir de mouffes.

L'article 3 apporte une restriction en faveur des capitaines & maîtres qui auront fait leur équipage dans une autre ville que celle où seront lesdits pauvres enfans renfermés, & leur permet en ce cas d'y prendre des mouffes à proportion des matelots qu'ils y auront engagés ; mais à cela près l'article 4 continue de donner la préférence aux jeunes garçons des hôpitaux, & veut que les mouffes ne soient pris, même parmi les enfans des officiers marinières & matelots, qu'autant que les hôpitaux ne pourront pas en fournir. Ce qui avoit

même déjà été ainsi prescrit de nouveau par Ordonnance du 10 Janvier 1730.

Peu de temps après, sur les plaintes portées à Sa Majesté, au sujet des abus pratiqués par rapport aux mouffes qui devoit être pris à l'hôpital général de la Rochelle, intervint une Ordonnance particuliere pour cet hôpital, en date du 16 Septembre 1733, dont le premier article, en confirmant celui-ci & les deux premiers de l'Ordonnance ci-dessus du 15 Août 1732, est conçu en ces termes, » il sera pris par préférence pour servir en qualité de mouffes sur les » bâtimens de mer qui seront équipés dans le port de la ville de la Rochelle, » des pauvres enfans enfermés dans l'hôpital de ladite ville, pourvu qu'ils » ayent l'âge de 12 ans accomplis, & qu'ils soient assez forts pour être em- » barqués.

Les autres articles de cette Ordonnance, n'ont pour objet que l'exécution de celui-ci, en prenant les précautions convenables pour prévenir les contraventions qui pourroient être commises de part & d'autre.

Ce n'étoit point restreindre le privilege de cet hôpital, que d'exiger que les garçons qu'il fourniroit pour mouffes eussent l'âge de 12 ans accomplis, parce que l'expérience avoit appris déjà depuis long-temps, que les enfans au-dessous de cet âge résistoient difficilement aux fatigues de la mer. Quoiqu'il en soit, il restoit toujours à cet hôpital l'avantage de pouvoir se débarrasser de ces enfans, en leur procurant en même-temps par-là le moyen de gagner leur vie, & de devenir matelots pour le service de la navigation & de l'État.

Après dix-huit années d'une pleine exécution de cette Ordonnance, on supposa gratuitement des contraventions de la part des sieurs Administrateurs de l'hôpital; & au lieu d'en porter des plaintes à l'Amirauté relativement à l'article 8 de la même Ordonnance, à l'effet d'y être remédié, l'on se pourvut au Conseil du Roi, où sans entendre les Administrateurs ni les Officiers de l'Amirauté, fut rendu un nouveau Règlement le 15 Juillet 1752, portant » qu'il ne pourra, à l'avenir, être fourni par l'hôpital de la Rochelle, aucun » enfant pour être embarqué en qualité de mouffe sur les navires armés audit » port, qu'en cas que les capitaines desdits navires n'ayent pas employé en » ladite qualité un nombre suffisant d'enfans de matelots & autres gens de mer, » pour remplir le nombre des mouffes qu'ils sont tenus d'embarquer à proportion de la force de leur équipage, l'intention de Sa Majesté étant que lesdits » enfans des matelots & autres gens de mer soient préférés à ceux des hôpitaux, pourvu que l'état de leur pere soit justifié par un certificat des commissaires aux classes de la marine ou autres officiers chargés du détail des classes.

De sorte que par cette Ordonnance, qui ne regarde que le port de la Rochelle, l'hôpital général de cette ville, a perdu tout d'un coup, non-seulement le privilege particulier qui lui avoit été accordé par celle du 16 Septembre 1733; mais encore celui dont il jouissoit en commun avec les autres hôpitaux du Royaume.

Les Administrateurs de l'hôpital, à la vue de ce nouveau Règlement, aussi humiliant pour eux que préjudiciable aux intérêts de l'hôpital, n'ont rien négligé pour leur justification & pour obtenir en conséquence la révocation de cette dernière Ordonnance, avec rétablissement de celle du 16 Septembre 1733, ou du moins que l'hôpital fût remis dans tous les droits qui lui étoient communs avec les autres hôpitaux des ports du Ponant, tant par notre pré-

sont article 6, que par l'Ordonnance du 15 Août 1732; mais tous les efforts n'ont opéré qu'une surséance de fait à l'exécution de cette dernière Ordonnance qui excitoit si justement leurs plaintes & leurs remontrances. On dit surséance de fait, parce que réellement depuis ce temps-là, le commissaire aux classes a fait demander exactement à l'hôpital, à chaque armement de navire en ce port, s'il n'y avoit point de garçons à y placer pour mouffes, & qu'au lieu des difficultés que l'on faisoit ci-devant, soit par rapport au nombre ou autrement, on a reçu tous les mouffes de l'hôpital qui étoient en termes d'être acceptés, conformément à l'Ordonnance du 16 Septembre 1733, comme si elle n'avoit jamais reçu d'atteinte.

Aussi est-il vrai que cet hôpital mérite plus que tout autre d'avoir la préférence pour les mouffes.

1°. Parce qu'il est peut-être un des moins rentés & en même temps un des plus chargés du Royaume.

2°. Parce qu'il est l'asyle de tous les enfans trouvés de la ville, pour raison desquels le Roi, qui en qualité de haut-justicier est tenu de les nourrir, ne donne, par abonnement à l'hôpital, que 3000 liv. par an, tandis que la dépense qu'ils causent va année commune à 15000 liv.

3°. Enfin parce que, parmi les enfans qu'il est obligé de recevoir, soit comme enfans exposés, soit comme étant présentés par des parens pauvres, il y en a plusieurs qui sortent de marins.

On a reproché ci-devant au Trésorier de l'hôpital de recevoir 24 liv. pour chaque mouffe que l'hôpital ne fournissoit pas; mais que le fait fût vrai ou non, les armateurs ni les capitaines ne s'en plaignant point, ce n'étoit pas une raison pour entreprendre d'anéantir le privilege de l'hôpital; il falloit regarder cette légère somme comme payée librement par un pur motif de charité, & ne pas l'envier à une maison qui, pour pouvoir subsister, a besoin chaque année de plus de 40000 liv. d'aumônes. Voilà un de ces traits marqués qui justifient si bien la providence contre nos prétendus esprits forts.

ORDONNANCE DU ROI,

Concernant les Mouffes.

Du 10 Janvier 1730.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que dans les lieux où il n'y a point d'hôpitaux qui puissent fournir les mouffes nécessaires aux vaisseaux qui y sont armés, il y est embarqué indistinctement en cette qualité les enfans des habitans qui y résident, ce qui empêche les enfans des gens de mer de pouvoir naviger, & estimant juste qu'ils tirent par préférence leur subsistance

d'un métier auquel leurs peres se sont adonnés; lorsqu'ils veulent embrasser la même profession; y ayant d'ailleurs plus d'espérance qu'ils deviendront bons navigateurs, que les enfans de ceux qui n'ont point navigé; elle a ordonné & ordonne, veut & entend que lorsqu'il n'y aura point d'hôpitaux dans les villes & ports où se feront les armemens, qui puissent fournir des

mouffes, & que dans les endroits où il s'en trouvera d'établis, dans le cas qu'ils ne puissent en fournir le nombre suffisant, les enfans des gens de mer seront embarqués par préférence à tous autres en ladite qualité de mouffe, sur les vaisseaux & sur les bâtimens de mer de ses Sujets; ce qui sera exécuté dans tous les ports & havres de son Royaume, à l'exception de celui des Sables d'Olonne, par rapport aux navires destinés pour la pêche de la morue, sur lesquels les mouffes continueront d'être embarqués, ainsi & de la même manière qu'il s'est pratiqué jusqu'à présent. Veut Sa Majesté qu'il soit loisible aux propriétaires ou capitaines des

navires, de choisir d'entre les mouffes qu'ils doivent embarquer, conformément à la présente Ordonnance, ceux qu'ils estimeront les plus propres pour la navigation de leurs bâtimens, lesquels seront portés par les Officiers des classes sur les rôles d'équipages.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Comte de Toulouse, Amiral de France, & aux Intendans de la marine & des classes, de tenir la main, chacun en droit foi, à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera lue, publiée, enregistrée & affichée par-tout où besoin sera. Fait à Versailles le dix Janvier mil sept cent trente. *Signé* LOUIS. *Et plus bas* PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Concernant l'embarquement des Mouffes sur les bâtimens marchands des Ports du Ponant.

Du 15 Août 1732.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ estimant nécessaire de régler par une seule & même Ordonnance, tout ce qui regarde l'embarquement des mouffes sur les vaisseaux de ses Sujets, dans les ports du Ponant, & d'empêcher les différens abus qui peuvent se pratiquer à ce sujet; elle a ordonné & ordonne ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Il sera embarqué sur chaque navire qui armera dans les ports de Ponant, un mouffe par dix hommes, & ce conformément à l'Ordonnance du 15 Avril 1689.

II. Dans les lieux où il y aura des pauvres enfans enfermés, les capitaines & maîtres en faisant leurs équipages, seront tenus conformément à l'Ordonnance du mois d'Août 1681, d'y prendre les garçons dont ils auront besoin pour servir de mouffes.

III. Si cependant lesdits capitaines & maîtres ont fait leur équipage entier, ou partie d'icelui, dans une autre ville que celle où seront lesdits pauvres enfans enfermés, ils ne seront point tenus de prendre lesdits enfans: Veut Sa Majesté qu'ils prennent la quantité de mouffes dont ils auront besoin, dans le lieu où ils auront engagé les matelots, & ce par proportion au nombre qu'ils en auront levé.

IV. Lorsque lesdits hôpitaux ne pourront point fournir de jeunes garçons pour servir de mouffes, les propriétaires, capitaines & maîtres des bâtimens, seront tenus de prendre les mouffes par préférence, parmi les enfans des Officiers-mariniers & matelots, & lesdits propriétaires, capitaines & maîtres seront libres de choisir ceux qu'ils estimeront les plus propres pour être embarqués sur lesdits bâtimens, sans qu'il puisse leur en être donné pour quelque cause & prétexte que ce soit.

V. Les Officiers des classes des ports où lesdits bâtimens seront expédiés, feront mention sur les rôles d'équipages, du folio & numéro desdits mouffes; & en cas que ce soit leur premier voyage, & qu'ils n'ayent point été portés sur le registre des mouffes, ils feront mention sur lesdits rôles, par rapport à ceux qui auront été tirés des hôpitaux, du nom de l'hôpital dont ils seront sortis, & par rapport aux autres, du nom, surnom & profession de leur pere.

VI. Les dispositions contenues en la présente Ordonnance, seront exécutées dans tous les ports de Flandre, pays conquis & reconquis, Picardie, Normandie, Bretagne, Poitou, pays d'Aunis, Provinces de Saintonge & de Guyenne, & dans les ports de Bayonne & de St. Jean de Luz, excepté dans celui des Sables d'Olonne,

par rapport aux navires destinés pour la pêche de la Morue, sur lesquels les Mouffes continueront d'être embarqués, ainsi & de la même manière qu'il s'est pratiqué jusqu'à présent.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Comte de Toulouse, Amiral de France, & aux Intendans de la Marine & des Classes, de tenir

la main, chacun en droit foi, à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera lue, publiée & registrée dans les Amirautés de Ponant, & affichée par-tout où besoin sera. Fait à Versailles le quinzième Août mil sept cent trente-deux. *Signé* LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX. Et scellé.

ORDONNANCE DU ROI,

Concernant l'embarquement des mouffes sur les bâtimens marchands du port de la Rochelle.

Du 16 Septembre 1733.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée des abus qui se pratique par rapport aux mouffes qui doivent être pris de l'hôpital établi dans la ville de la Rochelle, conformément à l'Ordonnance de la Marine, du mois d'Août 1681, & à son Règlement du 15 Août 1732, & désirant y pourvoir, elle a ordonné & ordonne ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Il sera permis par préférence, pour servir en qualité de mouffe sur les bâtimens de mer qui seront équipés dans le port de la ville de la Rochelle, des pauvres enfans enfermés dans l'hôpital de ladite ville, pourvu qu'ils aient l'âge de douze ans accomplis, & qu'ils soient assez forts pour être embarqués.

II. Lesdits enfans seront remis aux armateurs des vaisseaux, habillés de hardes neuves, avec quatre chemises au moins, moyennant les deux mois d'avance que lesdits armateurs payeront audit hôpital, à raison de cinq livres par mois pour ceux qui auront depuis douze ans accomplis jusqu'à quinze ans accomplis, & de six livres aussi par mois pour ceux qui auront seize ans & au-dessus, & les directeurs dudit hôpital délivreront leurs certificats comme lesdits enfans ont été enfermés dans ledit hôpital, & sont donnés pour servir de mouffes sur les vaisseaux équipés par lesdits armateurs; lesquels seront tenus de leur part, de demander lesdits mouffes ausdits directeurs, huit jours au moins avant de les embarquer, afin qu'ils aient le temps de leur faire faire les hardes & linges nécessaires,

III. Les directeurs dudit hôpital seront obligés de justifier de l'âge desdits pauvres, donnés par eux pour mouffes, par leurs extraits baptismaires, & en cas de contestation pour raison de ce, ou par rapport aux hardes, & aux autres dispositions contenues dans la présente Ordonnance, Sa Majesté les renvoie pardevant le Lieutenant de l'Amirauté de la Rochelle, pour décider lesdites contestations sommairement, & sans frais.

IV. En cas qu'il ne puisse être fourni dudit hôpital, de pauvres enfans de l'âge & de la qualité mentionnés dans les articles ci-devant, les directeurs dudit hôpital seront tenus d'en donner certificat gratis aux armateurs desdits bâtimens; & faute par eux d'y satisfaire, ils pourront être sommés par lesdits armateurs, de leur donner ledit certificat, & ladite sommation, vingt-quatre heures après qu'elle aura été faite, vaudra ausdits armateurs comme s'ils avoient le certificat desdits directeurs.

V. Il n'y aura que les pauvres enfans enfermés dans ledit hôpital, qui auront la préférence pour ledit embarquement en qualité de mouffes, sans que les autres pauvres enfans de la ville puissent être embarqués en leur place, quoique porteurs de certificats des directeurs dudit hôpital, auxquels Sa Majesté défend d'en donner de pareils; faisant aussi défenses aux capitaines des bâtimens de les embarquer, à peine de cent livres d'amende.

Défend Sa Majesté, sous la même peine de cent livres d'amende, aux capitaines desdits bâtimens, propriétaires & armateurs d'iceux, de payer aucunes sommes de deniers en telle manière & en telle sorte que ce soit, au

receveur dudit hôpital, ni à aucunes autres personnes, pour les mouffes qui n'auront pû être fournis par ledit hôpital, soit parce qu'il n'y en aura pas au-dessus de l'âge de douze ans ou autrement.

VII. Enjoint Sa Majesté aux Officiers des Classes de la Rochelle, de faire mention à côté du nom des mouffes qui auront été donnés par l'hôpital de ladite ville, de la date du certificat des directeurs d'icelui; lequel leur sera représenté par les armateurs, capitaines ou maîtres des navires; & ensuite ledit certificat par eux rendu, à l'effet d'être joint au rôle d'équipage dudit vaisseau, & déposé avec ledit rôle au Greffe de l'Amirauté, en la maniere accoutumée, sans aucuns frais ni droits.

VIII. Les Officiers des Classes donneront avis au Procureur du Roi de l'Amirauté, des contraventions à la présente Ordonnance, lesquelles seront poursuivies à la requête dudit Procureur du Roi, & les Sentences qui interviendront contre les délinquans; seront exécutées pour les condamnations d'amende, nonobstant l'appel, & sans préjudice d'icelui, sans qu'il puisse être accordé de défenses.

IX. Ceux qui appelleront desdites Sentences, seront tenus de faire statuer sur leur appel, & de le mettre en état d'être jugé définitivement dans un an, du jour & date d'icelui, sinon & à faute de ce faire, ledit temps passé, lesdites Sentences sortiront leur plein & entier effet, & les amendes seront distribuées conformément auxdites Sentences, & les dépositaires d'icelles, bien & valablement déchargés.

X. Et fera au surplus l'Ordonnance du 15 Août 1732, concernant l'embarquement des mouffes sur les bâtimens marchands des ports du Ponant, exécutée selon sa forme & teneur.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Comte de Toulouse, Amiral de France, & aux Intendans de la Marine & des Classes, de tenir la main, chacun en droit soi, à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera lue, publiée & enregistrée au Greffe de l'Amirauté de la Rochelle, & affichée par-tout où besoin sera. Fait à Versailles, le seize Septembre mil sept cent trente-trois. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Concernant l'embarquement des mouffes au port de la Rochelle.

Du 15 Juillet 1725.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ s'étant fait représenter l'Ordonnance qu'elle a rendue le 15 Août 1732, au sujet de l'embarquement des mouffes sur les bâtimens marchands armés dans les ports du Ponant, & celle du 16 Septembre 1733, concernant particulièrement les mouffes embarqués sur les navires expédiés au port de la Rochelle, & étant informée que nonobstant les dispositions portées par lesdites Ordonnances, suivant lesquelles la faculté attribuée aux hôpitaux de fournir des sujets pour les places de mouffes devoit être exercée, de maniere qu'elle ne préjudiciât point à l'augmentation du nombre des matelots, & qu'elle n'exclut pas les enfans des gens de mer, de l'embarquement en ladite qualité de mouffes; il est néanmoins arrivé que ces vues n'ont point été remplies, & que les abus pratiqués auparavant ont continué; à quoi désirant pourvoir, Sa Majesté a ordonné & ordonne qu'il ne pourra à l'avenir, être fourni par l'hôpital de la Rochelle, aucun enfant pour être embarqué en qualité de mouffes sur les navires armés audit port, qu'en cas que les capitaines desdits navires

n'ayent pas employé en ladite qualité, un nombre suffisant d'enfans de matelots & autres gens de mer, pour remplir le nombre des mouffes qu'ils sont tenus d'embarquer à proportion de la force de leurs équipages, l'intention de Sa Majesté étant que lesdits enfans des matelots & autres gens de mer, soient préférés à ceux des hôpitaux, pourvu que l'état de leurs peres soit justifié par un certificat des Commissaires de la Marine, ou autres Officiers chargés du détail des Classes. Veut Sa Majesté qu'il soit fait mention sur les rôles d'équipages, ensuite du nom de chaque mouffe, de la qualité & profession de leur pere.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, à l'Intendant de la Marine du port de Rochefort, & au Commissaire de la Marine établi à la Rochelle, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance qui sera enregistrée au Greffe de l'Amirauté de la Rochelle. Fait à Compiègne le 15 Juillet mil sept cent cinquante-deux. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, ROUILLE.

ARTICLE VII.

LE maître qui débauchera un matelot engagé à un autre maître, sera condamné en cent livres d'amende, applicable, moitié à l'Amiral, & moitié au premier maître, lequel reprendra le matelot si bon lui semble.

LA peine du matelot qui s'engage à deux maîtres n'est pas ici exprimée ; il y est seulement question de celle qu'encourt un maître qui débauche un matelot engagé à un autre maître.

Elle est, aux termes de cet article de 100 liv. d'amende applicable, moitié à M. l'Amiral & l'autre moitié au premier maître.

Eu égard à la différence des monnoyes, cette amende est moindre que celle de 25 liv. prononcée à ce sujet par l'article 48 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique ; aussi est-elle augmentée par les nouveaux Réglemens. V. l'article 3, tit. 7 des matelots *infra*.

Notre article ajoute que le premier maître pourra reprendre le matelot si bon lui semble, & cela avoit déjà ainsi été réglé avec justice par l'Ordonnance de Wisbuy, article premier.

Ce même article de l'Ordonnance de Wisbuy porte de plus, que ce premier maître en reprenant le matelot, ne sera pas obligé de lui payer aucuns gages ou loyers pour tout le voyage, si bon lui semble ; & l'on peut dire que cette décision est confirmée par l'art. 3 du titre des matelots ci-après, attendu que c'est réellement quitter le premier maître, que de s'engager à un autre.

L'article 48 déjà cité de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique, sans parler du droit qu'a le premier maître de revendiquer son matelot, dit simplement que ce matelot lui payera pour dommages & intérêts, la moitié des gages que le second lui aura promis.

Mais on ne voit nulle part la peine que doit subir le matelot à l'égard du second maître à qui il aura caché qu'il a été déjà engagé à un autre. Elle doit donc consister dans une amende & en des dommages & intérêts à l'arbitrage du Juge, dans le cas où le premier maître reprendra le matelot ; car s'il ne le reprenoit pas, le second maître n'auroit évidemment rien à prétendre.

Pour la peine du matelot déserteur, telle que les derniers Réglemens l'ont fixée, voir les observations sur ledit article 3 du titre des matelots.



ARTICLE VIII.

IL verra avant que de faire voile si le vaisseau est bien lesté & chargé, fourni d'ancres, agrêts & apparaux, & de toutes choses nécessaires pour le voyage.

C'EST assez inutilement que le Commentateur s'est attaché à expliquer ces mots, *lesté, chargé, ancres, agrêts & apparaux*, & plus inutilement encore qu'il a observé que ce seroit une imprudence inexcusable de la part du maître, d'attendre qu'il fût en pleine mer pour examiner si son navire est dans l'état qu'il doit être.

Il s'en faut bien au reste que les soins que le capitaine doit se donner pour l'équipement du navire, dont le commandement lui est confié, soient bornés à ce qui est prescrit par cet article; c'est-à-dire, que ce n'est pas seulement au moment que le navire est prêt à faire voile, que le capitaine doit s'assurer de toutes ces choses. Il est supposé avoir vu tout cela en détail auparavant; & cela doit être en effet, à moins qu'il ne soit établi maître tout nouvellement par remplacement d'un autre; mais alors cet autre est censé aussi avoir vu tout ce qui s'est fait pour l'armement.

Il est de règle & d'usage, que dès que le capitaine ou maître est choisi, & que ses conventions sont faites, il fasse la visite du navire qu'il doit commander pour reconnoître ce qu'il y a à y faire, & y faire travailler convenablement à l'instar du capitaine de haut-bord. Comme lui il doit veiller au radoub & tenir la main à ce qu'il se fasse avec soin & exactitude. Ordonnance de 1689, liv. premier, tit. 3, art. 8, & tit. 7, art. 5 & 6.

Comme lui encore, lorsque le vaisseau sortira de la carenne & du port pour aller en rade, il sera dessus, afin de pourvoir à sa sûreté & de lui donner un bon mouillage en lieu sûr & commode. Même titre 3, art. 5 & 10, & tit. 7, art. 11; ce qui avoit déjà été ainsi prescrit par diverses Ordonnances particulières, notamment par celle du 20 Août 1676, à peine de cassation.

Il doit de même visiter les cordages, voiles & autres agrêts & apparaux, & ceux de rechange, les vivres & autres approvisionnementns du vaisseau. Même tit. 3, art. 4 & 9, & tit. 7, art. 10 & 12 de ladite Ordonnance de 1689.

En un mot dès qu'il est nommé pour commander un navire, c'est à lui à veiller par lui-même & par ses officiers, à tout ce qui concerne l'équipement, l'avitaillement & le chargement du navire.

Et parce que tout cela, aussi-bien que ce qui regarde la conduite du navire & la direction de son chargement, exige autant de sagesse & de fidélité, que de capacité & d'expérience au fait de la navigation, l'Ordonnance de la Hanse Teutonique article 15, a défendu à tout bourgeois de prendre aucun maître, sans lui faire au préalable exhiber son attestation, & le congé qu'il aura eu par écrit des autres bourgeois qu'il a servi précédemment, à peine de 25 écus d'amende.

Les capitaines & autres officiers marins sont trop connus aujourd'hui pour qu'on ait besoin de prendre ces précautions avant de les engager.

ARTICLE IX.

DEMEURERA responsable de toutes les marchandises chargées dans son bâtiment, dont il fera tenu de rendre compte, sur le pied des connoissemens.

C'EST au maître du navire que sont confiées les marchandises qui y sont chargées; c'est donc à lui à en répondre, sauf les accidens maritimes non procédans de son fait ou de sa faute, ou de ses gens; & par conséquent à les livrer aux termes des connoissemens qui forment à cet égard son engagement spécifique. Il est tenu de toute faute procédant de son fait ou de sa négligence, même de la faute appelée très-légère; de manière qu'il n'y a que le cas fortuit qui puisse l'excuser. *Leg. 3^a. §. 1^o. ff. nautæ, &c. & leg. 5^a. ff. eodem Stypmannus. ad jus maritimum cap. 10. n. 189, & seq. fol. 517, & cap. 15, n. 322 & seq. fol. 556. Casa regis disc. 19, n. 33. Stracha de nautis part. 2, n. 4.*

Et c'est à lui à prouver le cas fortuit. *Peckius ad leg. 3^{am}. ff. nota. &c. §. 3, n. 9, fol. 34, & ibi Vinnius. Stypmannus loc. cit. fol. 557, n. 345 & suiv. Casa regis disc. 23. n. 8.* Ces mêmes auteurs ajoutent que si la partie adverse du maître soutient que le cas fortuit est arrivé par sa faute, c'est à elle alors à le prouver, parce que c'est une exception qui la rend demandresse en cette partie.

C'est une faute de sa part dont il doit répondre, si sans nécessité, il charge sur un autre navire moins bon que le sien, les marchandises qui lui ont été confiées. *Leg. 13^a. ff. locati conducti, & leg. 10^a. §. 1 ff. ad legem Rhodiam.* L'autre navire dans lequel il les auroit placées fût-il même meilleur que le sien. *Stypmannus ad jus maritimum cap. 10. n. 215, fol. 518. Kuricke, ad jus Hanseaticum, art 16, tit. 3, n. 6, fol. 724.* Cependant si les deux navires périssent, il n'y a plus alors de dédommagement à prétendre contre lui. *Dicta lege 10^a. §. 1 ff. ad legem Rhodiam. Stypmannus ibid. Peckius & Vinnius in dicta lege fol. 286 & 287.*

Cette restriction au reste n'est pas incompatible avec la disposition de l'art. 32, tit. des assurances *infra*, qui paroît fournir un argument contraire. En effet le principe de décision est différent; savoir que l'assureur a voulu précitément partager les risques, & que le contrat d'assurance est *stricti juris*. Il suffit donc pour la décharge de l'assureur, qu'il n'ait été rien changé sur les autres navires désignés; au lieu qu'ici, par rapport au chargeur, navire pour navire, cela doit lui être égal, dès que tous deux ont péri, il auroit perdu tout de même, quand il n'y auroit pas eu de changement de navire.

Mais tout ceci a besoin peut-être de développement.

Il est sûr que le maître ne peut, sans nécessité, mettre sur un autre navire les marchandises qu'il s'est chargé de conduire dans le sien, & que si elles se perdent il en est responsable, ayant choisi un navire moins bon que le sien, à moins que son propre navire n'ait péri comme l'autre. C'est la disposition de la loi 10 déjà citée *ff. ad legem Rhodiam*.

La raison de la restriction en est rendue par Vinnius sur Peckius, fol. 286 en ces termes. *Cujus rei ratio hæc est, quod æque peritura erant merces meæ, & si in deteriore illam navim translata non fuissent. Nullum enim videtur nauta meis mercibus damnum dedisse, quas constat æquè fuisse perituras.*

A cela il n'y a rien à dire ; mais comme la loi ne parle que d'un navire d'une moindre qualité & bonté, s'ensuit-il par argument contraire, que le maître puisse subroger à son navire un autre aussi bon, ou même meilleur que le sien, sans courir aucun risque ? Peckius *ibid.* & fol. 287, trouve la question problématique, & néanmoins il se détermine avec raison contre le maître, s'il en a usé de la sorte sans nécessité, ou sans le consentement du chargeur.

Cela est en effet sans difficulté, si le navire dans lequel les marchandises sont renversées, est commandé par un autre maître ; soit parce que le maître qui a pris des marchandises sur son navire, s'est soumis de les conduire lui-même à leur destination, convention à laquelle il ne lui a pas été permis de déroger ; soit parce que le marchand chargeur, lui ayant donné sa confiance, à raison de son expérience qui lui étoit connue, ou autrement, le changement de capitaine n'a pu se faire à son préjudice sans son aveu.

Le doute ne pourroit donc rester que pour le cas où le maître changeant de navire se chargeroit lui-même de le conduire ; mais cela se faisant tout de même sans nécessité ou sans l'aveu du chargeur, je n'excuserois pas le maître, & je le rendrois également responsable de la perte qui surviendrait, comme n'ayant pu faire ce changement de navire sans manquer à son engagement, qui étoit tout à la fois, & de conduire les marchandises & de les conduire dans son navire.

Toutefois cela ne doit s'entendre qu'avec la restriction ci-dessus, qui suppose la perte des deux navires ; attendu qu'en ce cas c'est tout comme s'il n'y eût pas eu de changement de navire ; & cependant l'excuse du maître cesseroit, si du naufrage de son navire, il arrivoit que l'on sauvât les marchandises en tout ou partie.

Dans le cas de nécessité au contraire ; c'est-à-dire, lorsque le navire a fait naufrage, ou qu'autrement il est hors d'état de continuer son voyage ; que le maître puisse prendre un autre navire aussi bon que le sien, sans qu'il y ait rien à dire ; cela n'est pas douteux, conformément à l'avis de Peckius *ibid.* mais pourra-t-il en prendre un ou plusieurs de moindre force, & en particulier des barques ou gabares ? Je ne le crois nullement, & je tiens qu'il ne le peut qu'à ses risques, à moins que les marchands chargeurs n'y consentent. Il ne lui est pas permis en effet de disposer de leurs marchandises sans leur aveu, & d'aggraver ainsi leur condition, en chargeant leurs effets dans des bâtimens d'une sûreté moindre que celle que leur présentait son navire. A joindre l'intérêt qu'ils ont de recourir contre leurs assureurs, ou s'ils n'en ont pas encore, de se faire assurer. V. *infra* art. 11, tit. du fret ou nolis.

Sur la question de savoir si le connoissement engage le capitaine à rendre les marchandises telles qu'elles y sont énoncées précisément & sans restriction, V. *infra* liv. 3, tit. 2, art. 2.

Il ne faut pas oublier que le propriétaire du navire est tenu des faits & des engagements de son capitaine ; mais que ce n'est que jusqu'à concurrence du navire & du fret. *Infra* art. 2, tit. 8.

ARTICLE X.

SERA tenu d'avoir un registre ou journal coté & paraphé en chaque feuillet par l'un des principaux intéressés au bâtiment, sur lequel il écrira le jour qu'il aura été établi maître, le nom des officiers & matelots de l'équipage, le prix & les conditions de leur engagement, les payemens qu'il leur fera, sa recette & sa dépense concernant le navire, & généralement tout ce qui regarde le fait de sa charge, ou pour raison de quoi il aura quelque compte à rendre, ou quelque demande à faire.

OUTRE le registre ou journal prescrit par cet article, le capitaine doit encore suivant l'usage, avoir un journal de route sur lequel il fait mention de tout ce qui lui est arrivé ou qu'il y a vu de remarquable durant le cours de son voyage.

Mais sur ce premier registre ou journal, il n'est plus nécessaire qu'il écrive le jour qu'il a été établi maître, ni les noms des officiers & matelots de son équipage, non plus que le prix & les conditions de leur engagement, & les avances qu'ils ont reçus; parce que tout cela est constaté par le rôle d'équipage qui leur doit être délivré par le Commissaire aux Classes, & dont il est obligé de déposer un double en forme au Greffe de l'Amirauté, sans quoi les Officiers de l'Amirauté ne lui feroient pas délivrer un congé & les autres expéditions nécessaires pour son départ. Article 8 du Règlement de Strasbourg du 24 Octobre 1681; art. 18 & 19, tit. premier, liv. 8 de l'Ordonnance de 1689. Cet article a lieu tout de même pour la navigation au petit cabotage. Art. 10 du Règlement du 23 Janvier 1727, qui en cas de contravention, assujettit le commis à la délivrance des congés à une amende de 500 liv. & les Officiers de l'Amirauté à la peine de l'interdiction.

Du reste, comme il fait aujourd'hui les fonctions de l'écrivain, il doit observer ce qui est prescrit à ce sujet au titre de l'écrivain ci-après, avec les modifications qui y seront apportées.

ARTICLE XI.

SI toutefois il y avoit dans le navire un écrivain chargé, du contentement du maître, de tenir état de tout le contenu en l'article précédent, le maître en sera dispensé.

IL n'est pas d'usage d'établir un écrivain sur les navires marchands, c'est une dépense que les propriétaires & armateurs de navires ont épargnée suivant la faculté que cet article leur en a laissé; car en disant *si toutefois il y avoit dans le navire un écrivain*, c'est leur avoir permis de n'y en pas mettre.

Au lieu d'un écrivain en titre, il est tel armateur qui place sur son navire un directeur de la cargaison. Alors le capitaine est borné à la conduite du navire & au soin de la navigation.

Quelquefois aussi on lui donne un associé ou adjoint à la vente de la cargaison & à l'achat des effets de retour; mais l'expérience a assez fait voir que les choses n'en vont pas mieux, l'un se déchargeant sur l'autre des fautes qui peuvent arriver.

ARTICLE XII.

FAISONS défenses aux maîtres & patrons de charger aucunes marchandises sur le tillac de leurs vaisseaux, sans l'ordre ou consentement des marchands, à peine de répondre en leur nom de tout le dommage qui en pourroit arriver.

ON comprend en effet que des marchandises sur le tillac courent trop de risques dans une logue navigation, & même dès que le navire est obligé de prendre le large ne pouvant plus ranger les côtes. Ainsi c'est à juste titre qu'il est défendu au maître ou patron, conformément au ch. 183 du Consulat, de charger aucunes marchandises sur le tillac, si ce n'est du consentement exprès des marchands, (lequel consentement doit naturellement être prouvé par écrit si la marchandise excède la valeur de 100 liv.) sur peine de répondre en son nom de tout le dommage qui en pourra arriver.

Dans la navigation au petit cabotage, cet article néanmoins n'est pas observé, même à l'égard des marchandises sujettes à être extrêmement avariées par les coups de mer. Tous les jours on voit des sacs de farine chargés à Marans pour cette ville, ou pour Rochefort, soit dans des bateaux sans pont, soit sur le tillac des bateaux pontés; & quoique ces farines soient fort souvent avariées, l'usage de les charger de cette manière a toujours été toléré, en considération que s'il en étoit autrement, le fret de ces bâtimens seroit beaucoup plus considérable.

Il y eut une contestation, il y a quelques années, au Siege de l'Amirauté de cette ville, au sujet de quantité de sacs de farine qui avoient été ainsi chargés à Marans sur le tillac d'un bateau, & qui avoient été jettés à la mer pour éviter le naufrage du bateau. Ceux dont les farines avoient été chargées sous le pont, prétendoient qu'ils étoient dispensés de contribuer au jet de celles qui étoient sur le tillac, se fondant sur cet article & sur le treizième du titre 8, livre 3.

Par Sentence du 28 Septembre 1747, rendue au profit de René Riquet, Boulanger, demeurant à Rochefort, contre Philippe-Fete Narbonne le jeune, marchand de la Motte St. Heraye en Poitou; ledit Narbonne, attendu la notoriété de l'usage, fut condamné de contribuer au jet en question au *pro-rata* de la valeur des quarante-sept sacs de minot qu'il avoit dans le bateau, conjointement avec les autres marchands chargeurs, & avec le propriétaire

du bâtiment pour la moitié de sa valeur & du fret. Cette Sentence, dont il n'y a point eu d'appel, a depuis servi de regle en pareil cas.

ARTICLE XIII.

Les maitres seront tenus, sous peine d'amende arbitraire d'être en personne dans leur bâtiment lorsqu'ils sortiront de quelque port, havre ou riviere.

IL a été déjà observé sur l'article 8, qu'à l'exemple du capitaine de haut-bord, le maître d'un navire marchand doit s'y trouver en personne, lorsqu'il est question de le mener en rade, de lui donner un bon mouillage & de le mettre en sûreté.

Celui-ci en confirmant la proposition, veut qu'il en soit de même lorsqu'il s'agira de faire sortir le bâtiment de quelque port, havre ou riviere, & cela à peine d'amende arbitraire contre le capitaine qui manquera à un devoir aussi essentiel; c'est-à-dire, que l'amende sera plus considérable selon les avaries que le navire aura souffert, ce qui n'empêchera pas néanmoins que le capitaine ne soit tenu indéfiniment des dommages & intérêts qui en seront résultés.

Mais le navire une fois en rade & sur ses ancrs, le maître n'est point obligé de s'y tenir assiduelement, en quoi il differe du capitaine de vaisseau du Roi, qui, suivant l'article 16, tit. 7, livre premier de l'Ordonnance de 1689, ne peut plus le quitter pendant la nuit ni coucher à terre, ou sur quelqu'autre vaisseau, à peine d'interdiction, & de plus grande s'il y échet; ce qui avoit déjà été ainsi réglé par les Ordonnances particulieres des 30 Janvier 1668, 16 Mars 1669 & 6 Mars 1671.

La raison de différence est, que le Capitaine du haut-bord, quoiqu'il ne soit pas chargé comme celui d'un vaisseau marchand, du soin de veiller au chargement des marchandises, des vituailles & de tout ce qui est nécessaire pour l'équipement du navire, est obligé essentiellement de veiller à la conservation de son vaisseau qui est un objet autrement précieux. Malgré cela néanmoins, les maitres vigilans sont exacts à se rendre coucher à bord dès qu'on a commencé de charger le navire. C'est aussi ce que recommande le droit Hanseatique, titre 3, article 3, & *ubi Kuricke fol. 704. idem casa Regis disc. 23, n. 69.*

Pour le temps de guerre, il y a même sur cela une Ordonnance du 24 Août 1712, à l'égard des vaisseaux en rade. Ce qui donna lieu à cette Ordonnance, c'est que des navires avoient été enlevés dans la rade de la Rochelle par des corsaires.

La voici. » Sa Majesté étant informée que des corsaires ennemis, ont » enlevé dans la rade de la Rochelle plusieurs navires marchands qui étoient » mouillés, parce qu'ils n'avoient à bord aucuns Officiers pour les défendre; » & Sa Majesté estimant nécessaire de remédier à un abus aussi considérable, » qui pourroit entraîner la perte du commerce maritime s'il n'y étoit pourvu, » Sa Majesté a ordonné à tous capitaines & maitres de navires & autres

» officiers subalternes de coucher à bord des bâtimens sur lesquels ils serviront, lorsqu'ils seront mouillés dans les rades, à peine de perdre leurs appointemens & d'être mis en prison pendant trois mois. Fait Sa Majesté très-expresses inhibitions & défenses, sous les mêmes peines aux officiers subalternes de sortir desdits navires pendant le jour, sans permission des capitaines ou maîtres. Mande & ordonne Sa Majesté à Mr. le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance, & aux Intendans, Commissaires de la Marine & des Classes, & aux Officiers de l'Amirauté de la faire lire, enregistrer, publier & afficher par-tout où besoin fera. Fait à Fontainebleau le 24 Août 1712. Signé Louis. Et plus bas, Phelypeaux. Et scellé.

A R T I C L E X I V.

DÉFENDONS d'arrêter pour dettes civiles les maîtres, patrons, pilotes & matelots, *étant à bord* pour faire voile, si ce n'est pour les dettes qu'ils auront contractées pour le voyage.

LA faveur du commerce maritime, & l'intérêt que tant de personnes ont ordinairement à ce que le voyage d'un navire ne soit pas retardé, exigeoient naturellement qu'il ne fût pas en effet retardé par un intérêt purement civil, particulier & non-privilegié; & c'est à quoi cet article a pourvu conformément à la loi 3, *cod. de nauticariis*, à la loi unique, *cod. de nundinis*, & plus particulièrement sur l'article 6 de l'Ordonnance de Wisbuy, qui est conçu en ces termes. *Il est inhibé d'arrêter & prendre prisonnier le maître, le pilote ou matelots dans le navire pour dette civile, lorsqu'ils sont prêts de faire voile: mais, est-il ajouté, le créancier pourra faire exécuter, saisir & vendre ce qu'il trouvera dans le navire appartenant à son débiteur.*

Cela avoit déjà aussi été jugé de la sorte au Parlement de Paris, par Arrêt du 2 Mai 1545, rapporté par Laurent Bouchel dans sa bibliothèque du droit François, *verbo*, commandement de payer; cet Arrêt ayant déclaré nulle & tortionnaire la capture d'un débiteur dans un navire pour dette civile, *quasi*, dit l'auteur, *interpellatus non opportuno loco. idem* le ch. 275 du Consulat, & Kuricke quest. 27, pag. 885, avec les autorités qu'il cite.

Il est à observer néanmoins que toutes ces autorités ne regardent précisément que l'Arrêt & emprisonnement fait dans le navire chargé & prêt à faire voile; ainsi suivant la maxime, *exceptio firmat regulam in cæteris*, il est naturel de conclure, que l'Arrêt en toute autre circonstance peut être valablement fait. Je croirois pourtant que ces mots, *étant à bord*, ne doivent pas tellement être pris à la lettre qu'ils ne puissent s'entendre, du cas des dernières chaloupes, où le capitaine s'embarque avec le reste de ses gens; & qu'ainsi qu'ils soient déjà embarqués dans ces chaloupes, ou qu'ils soient encore sur le quai à ce dessein, ils ne peuvent être arrêtés pour dette civile, attendu que dans ces circonstances, c'est tout comme s'ils étoient à bord.

Mais comme la défense n'est faite que pour les dettes civiles, ce sera toute autre chose, s'il s'agit de crime ou d'une dette qui procède de crime. De manière que le capitaine ou le matelot pourra être arrêté à bord en quelque temps que ce soit, non-seulement en vertu d'un décret de prise de corps; mais encore en conséquence ou d'une provision décernée contre lui, ou d'une Sentence qui l'aura condamné au paiement d'une somme pour réparation civile, ou enfin d'une condamnation aux dépens, soit qu'ils tiennent lieu d'intérêts civils ou autrement, le tout en matière criminelle.

Notre article excepte aussi en matière civile, les dettes contractées pour raison du voyage, & cela parce que ces dettes sont privilégiées & provisoires, telles que sont celles causées pour hardes & vêtements achetés à l'occasion du voyage, ou pour achat d'effets & marchandises payables comptant.

Je ne parle point, en ce qui concerne les officiers marinières & matelots, de dettes qu'ils auront contractées pour dépense de bouche faite au cabaret, parce que de tout temps il a été défendu aux taverniers ou hôteliers de donner à manger chez eux ou de prêter de l'argent aux marinières, sans le consentement du maître ou capitaine qui en aura répondu, sur peine de perdre la nourriture qu'ils leur auront fournie, & l'argent qu'ils leur auront prêté. Ordonnance de 1555, & article 63 de celle 1584. *Suprà* liv. premier tit. 12, art. 9.

Il ne pourroit donc y avoir que la dépense par eux faite pour leur nourriture avant leur engagement qui fût à leur charge; mais outre qu'il n'y auroit pas à ce sujet de contrainte par corps contre eux; c'est que dans ces occasions le maître ne manque guère de payer pour eux cette dépense, à déduire sur leurs avances.

Quant à la dépense du maître ou capitaine, tant pour sa nourriture que pour celle des gens de son équipage, il n'est pas douteux qu'il ne puisse être condamné par corps de la payer, & que faute de paiement il ne puisse être arrêté & constitué prisonnier; mais ce ne sera jamais un sujet de retardement pour un voyage de long cours, parce que en pareille circonstance, le propriétaire ou l'armateur payera sur le champ ou répondra de la dette, sauf à contester au retour du navire, entre son capitaine & lui, sur le point de savoir qui d'eux deux en sera tenu.

Sur quoi est à remarquer qu'il est de règle, que dès que l'armateur à commencé de nourrir l'équipage à bord, ce qu'on appelle *y faire bouillir la marmite ou chaudière*, il ne doit plus être permis au capitaine ni aux gens de l'équipage de prendre des repas à l'auberge ou au cabaret, lorsqu'ils viennent à terre, même pour le service du navire, sans le consentement de l'armateur, qui sans cela demeureroit doublement chargé de leur nourriture.

Ainsi si le capitaine, s'écartant de cette règle, donne lieu à une action pour le paiement de cette dépense surperflue, faite contre le gré de l'armateur, l'événement retombera sur lui; & même étant assigné avant son départ conjointement avec l'armateur, comme c'est l'ordinaire, il sera seul condamné, s'il ne justifie qu'il n'a agi que du consentement de l'armateur.

Mais les cabaretiers, bien conseillés, attendent que le navire soit parti pour attaquer l'armateur, comme tenu des faits de son capitaine; parce qu'alors

qu'alors étant incertain si le capitaine a tort, on a coutume de condamner par provision l'armateur de payer, sauf à répéter de sa part sur les appointemens du capitaine s'il se trouve dans le cas de supporter cette dépense en son nom; à l'effet de quoi il demeure subrogé au privilège du cabaretier ou autre qui a fourni la nourriture, le cas arrivant.

Il faut avouer néanmoins qu'on ne voit s'élever des discussions de cette nature que lorsque la dépense paroît forte & affectée de la part du capitaine; sans cela en effet un armateur auroit mauvaise grace à se plaindre.

Une dernière observation à faire sur cet article, est que comme il ne défend que l'arrêt & l'emprisonnement du débiteur à bord, rien n'empêche le créancier ayant un titre exécutoire, de procéder par voie de saisie & exécution sur les effets de son débiteur, étant dans le navire, conformément à l'article 6 de l'Ordonnance de Wisbuy déjà cité; ce qui doit s'entendre toutefois, d'effets autres que ses hardes & ses armes, puisque ce seroit l'arrêter indirectement que de le priver des secours dont il ne peut se passer dans le voyage.

Cela ne regarde donc que les effets & les marchandises; & alors, parce que le créancier ne peut pas avoir plus de droit que son débiteur, il n'aura la faculté de faire enlever les effets & marchandises du navire qu'en payant la moitié du fret par préalable, suivant l'article 6 du titre du fret ou nolis, sauf à lui à faire supporter à son débiteur la somme qu'il aura payée à ce sujet.

ARTICLE XV.

LE maître avant que de faire voile, prendra l'avis des pilote, contre-maître & autres principaux de l'équipage.

CE que prescrit cet article a été pratiqué de tout temps suivant les Us & Coutumes de la mer, & rien n'est plus juste.

La disposition de l'article 2 des Jugemens d'Oleron sur ce sujet mérite d'être ici rapportée; la voici.

» Si une nef est en un havre, & elle demeure pour attendre son fret &
 » son temps, quand vient à son départir, le maître doit prendre conseil
 » avec ses compagnons, & leur dire : *Seigneurs, que vous haïste ce temps* (que
 » vous semble ce temps) aucuns y aura qui diront, ce temps n'est pas bon,
 » car il est nouvellement venu, & le devons laisser rasseoir : & les autres
 » diront, le temps est bel & bon. Lors le maître est tenu de soi accorder
 » avec la plus grande partie des opinions de ses compagnons; & s'il faisoit
 » autrement, & la nef se perdoit, il est tenu de rendre la nef ou la somme
 » qu'elle sera prisee, s'il a de quoi.

De même & en moins de paroles l'art. 14 de l'Ordonnance de Wisbuy.

Le Commentateur a pris, sans en rien dire à son ordinaire, des notes sur le Jugement d'Oleron, ce qu'il a observé sur le présent article.

Par les articles 1 & 2, du titre du jet, le maître doit tout de même pren-

dre l'avis, tant des marchands que de son équipage; & il en faut dire autant de toute circonstance où il y a quelque résolution importante à prendre. De forte que s'il agit & se détermine contre l'avis commun, il se rend responsable de tous les dommages & intérêts qui en résulteront; & suivant les circonstances il pourra à ce sujet être poursuivi à l'extraordinaire pour lui faire subir la juste peine de sa témérité.

ARTICLE XVI.

SERA tenu, avant que de se mettre en mer, de donner au Greffe de l'Amirauté du lieu de son départ, les noms, surnoms & demeure des gens de son équipage, des passagers & des engagés pour les isles, & de déclarer à son retour ceux qu'il aura ramenés, & les lieux où il aura laissé les autres.

L'OBLIGATION imposée au capitaine par cet article, conformément aux 47 & 66 de l'Ordonnance de 1584, de donner avant son départ au Greffe de l'Amirauté un état contenant les noms, surnoms & demeure des gens de son équipage, &c. se remplit aujourd'hui, & depuis long-temps, au moyen du rôle d'équipage qu'il est obligé de prendre au bureau des classes, & dont il doit déposer un double au Greffe de l'Amirauté, comme il a été observé sur l'article 10 ci-dessus.

Ce rôle d'équipage, outre les noms, surnoms & demeure du capitaine, des officiers, des matelots, des novices & des mouffes, fait mention encore de leur signalement, de la quotité de leurs appointemens, gages ou loyers, des mois qui leur ont été payés pour avances, & de la retenue qui a été faite sur chacun des dix deniers pour livre au profit des invalides; les passagers enfin & les engagés pour les isles y sont aussi exactement marqués.

Par l'article premier du Règlement du 8 Mars 1722, il est défendu aux capitaines d'embarquer aucun matelot qui ne soit compris dans le rôle d'équipage; de même à l'égard des passagers par l'article 3, le tout à peine de 60 liv. d'amende pour chaque matelot ou passager, (pareilles défenses aux pêcheurs; Règlement du 31 Août 1722;) & l'article 2 leur défend tout de même de débarquer aucun matelot & d'en prendre un autre à sa place sans faire faire mention de ce changement au bureau des Classes, sous pareille peine de 60 livres d'amende pour chaque matelot débarqué & remplacé. Toutes ces dispositions ont été renouvelées par la Déclaration du Roi du 18 Décembre 1728, article 1, 2 3 & 4, avec augmentation de l'amende jusqu'à 200 livres pour le cas où le capitaine congédieroit un matelot en pays étranger sans l'aveu du Consul ou son représentant. Il y a aussi pour les colonies l'article 5 du Règlement du 19 Mai 1745: V. l'article du titre des Matelots.

Il y faut joindre l'article 28 du Règlement du 22 Juin 1753, & l'Ordonnance du 13 Avril 1757, qui a étendu cette police aux armemens en course,

à peine contre le capitaine qui aura embarqué des matelots & autres gens de mer, sans les avoir fait inscrire sur le rôle d'équipage, d'être aussi-tôt privé du commandement du navire, sans pouvoir être employé dans le même navire sous quelque dénomination que ce puisse être.

Par rapport aux engagés pour les voyages aux isles de l'Amérique; avant cette Ordonnance, aux termes de celle du 20 Décembre 1670, confirmée par Arrêt du Conseil du 30 du même mois, il falloit charger sur chaque vaisseau destiné pour les isles, deux cavales ou deux vaches ou deux ânesses. Par autre Arrêt du Conseil du 22 Janvier 1671, cette obligation avoit été restreinte à chaque navire de 100 tonneaux & au-dessus, allant à l'Amérique. A l'égard des navires au-dessous de 100 tonneaux, il y avoit obligation d'embarquer deux engagés au lieu & place de chacune cavale ou vache; & par autre Arrêt du 4 Juin de la même année 1671, les armateurs furent déchargés de cette obligation, & soumis seulement à condition de porter aux isles une certaine quantité de farines, suivant les besoins que ces colonies en avoient. Mais comme la Compagnie des Indes Occidentales qui subsistoit encore, n'ayant été supprimée que par Edit du mois de Décembre 1674, avoit le commerce exclusif des isles de l'Amérique, les particuliers pour y aller trafiquer continuerent d'être assujettis à prendre une permission de cette Compagnie, suivant l'Arrêt du Conseil du 10 Septembre 1668; & cette Compagnie n'accordoit cette permission qu'à des conditions trop onéreuses au commerce pour que le Gouvernement n'y fît pas attention.

Ces conditions en effet étoient que les armateurs devoient payer 6 livres par tonneau au départ, & 5 pour cent en nature des marchandises de retour. Le droit de 6 liv. par tonneau fut supprimé par Arrêt du Conseil du 9 Décembre 1669, laissant subsister celui de 5 pour cent des marchandises de retour, qui fut enfin réduit par autre Arrêt du Conseil du 4 Juin 1671, à trois pour cent. Ce droit de trois pour cent est resté dû depuis la suppression de cette Compagnie, & il se perçoit encore aujourd'hui au profit du Roi sous le titre de domaine d'Occident.

Après la suppression de la Compagnie, le commerce aux isles de l'Amérique demeura libre; mais divers abus s'y étant glissés, & sur-tout le commerce étranger s'y étant introduit durant la grande guerre terminée par la paix de Ryswick; Louis XIV. pour y remédier jugea qu'il étoit nécessaire de porter le Règlement du 20 Août 1698, qui entr'autres dispositions, ordonna article premier, que nul vaisseau ne pourroit aller à l'Amérique qu'en vertu d'un passe-port de la Cour, qui ne seroit expédié que sur un certificat des Officiers de l'Amirauté du port où le vaisseau seroit en armement, & qu'à certaines autres conditions. Ce passe-port s'expédioit en écriture à la main & étoit envoyé au Receveur du bureau des Fermes pour en faire exécuter les conditions qui avoient rapport aux droits du Roi.

Mais indépendamment de ce passeport, le capitaine du navire étoit obligé de prendre un congé au bureau de M. l'Amiral; & ces deux passe-ports étoient enregistrés conjointement au Greffe de l'Amirauté du lieu de l'armement.

Cet ordre subsista jusqu'à l'Edit du mois de Février 1716, portant qu'à l'avenir les capitaines de navires ne seroient plus obligés d'obtenir des passe-ports de la Cour, & qu'il leur suffiroit de prendre des congés de l'Amiral pour ces sortes de voyages comme pour les autres, aux pays où il n'y auroit point interdiction de commerce; dispense qui avoit déjà été accordée provisoirement quelque temps auparavant. Lettre de M. l'Amiral du 23 Octobre 1715. Cet Edit de 1716 a été rapporté ci-dessus sur le titre des congés.

Par l'article premier des Lettres-patentes du mois d'Avril 1717, Sa Majesté a nommé & fixé le nombre des villes & ports de mer du Royaume où les vaisseaux pourront être armés pour les isles & colonies Françaises, qui sont Calais, Dieppe, le Havre, Rouen, Honfleur, Saint Malo, Morlaix, Brest, Nantes, la Rochelle, Bourdeaux, Bayonne & Cetté. Ce n'est que dans ces ports-là qu'il est permis d'équiper & expédier des navires pour l'Amérique. Marseille, Dunkerque & Vannes ont depuis néanmoins obtenu le même privilège par autres Lettres-patentes des mois de Février 1719 & Octobre 1721, confirmées par Arrêt du Conseil du 3 Septembre 1726. Autre Arrêt du Conseil du 21 Décembre 1728 pour Vannes; autre encore du 8 Juin 1756, pour Li-bourne & Cherbourg.

L'article 2 de ces mêmes Lettres-patentes de 1717, porte que les négocians qui armeront des vaisseaux dans ces ports, feront leur soumission au greffe de l'Amirauté, par laquelle ils s'obligeront sur peine de 10000 liv. d'amende de faire revenir leurs navires directement dans le port de leur départ, sauf le cas de relâche forcé, ou autre accident imprévu qui sera justifié par procès-verbaux; de laquelle soumission il doit être fourni une expédition au bureau des fermes, sans quoi le permis de charger ne seroit pas accordé. Mais dans la dernière guerre l'exécution de cet article 2 fut suspendue, & il fut permis aux armateurs de faire retourner leurs navires en tel port du Royaume qu'ils jugeroient à propos. Arrêt du Conseil du 20 Avril 1744, qui ordonna au surplus que cet article 2 seroit exécuté selon sa forme & teneur, aussi-tôt que la guerre seroit finie. De sorte qu'à la paix la formalité a été rétablie. Mais le Roi par des considérations particulières, accorde quelquefois aux armateurs la dispense de ce même article en les relevant de leur soumission; ce qui après s'être fait d'abord par Arrêts du Conseil sur Requêtes de la part de ces armateurs, ne se fait plus depuis quelques années, que par un ordre du Roi dont le Ministre donne avis aux Officiers de l'Amirauté. Depuis à l'occasion des circonstances qui annonçoient la guerre avec les Anglois, le Roi a aussi accordé une dispense générale de l'exécution de cet art. 2. Ordre de Sa Majesté notifié par la lettre de M. Machault du 19 Avril 1756.

Il faut aussi avant de mettre un vaisseau en armement pour l'Amérique, de même pour toute autre navigation, que l'armateur déclare devant les Officiers de l'Amirauté que le navire lui appartient en tout ou en partie; & dans le cas qu'il n'y a qu'une portion, qu'il la fixe avec énonciation spécifique que les autres portions appartiennent à tels & tels, tous François sans qu'aucun étranger y ait part directement ou indirectement; le tout conformément à l'Ordonnance du 22 Mai 1671, au Règlement du 24 Octobre 1681, art. 4 & 5, aux Lettres-patentes du 17 Janvier 1703, au Règlement du premier Mars 1716 & à l'Ordonnance du 18 Janvier 1717.

C'est ce qu'on appelle la déclaration de propriété du vaisseau. Bien des gens se sont mal trouvés pour l'avoir omise ou pour ne l'avoir pas faite avec sincérité, lorsqu'il a été question du recouvrement des assurances dans la dernière guerre, sur-tout contre les étrangers qui sont ordinairement scrupuleux observateurs des règles.

Il est à observer néanmoins à ce sujet que cette déclaration une fois faite, vaut tant pour ce voyage que pour les subséquens, à moins qu'il ne survienne quelque changement dans les co-propriétaires, auquel cas il faut une nouvelle déclaration relative aux changemens, sans quoi le vaisseau est réputé appartenir aux mêmes intéressés déclarés d'abord.

Pour revenir aux engagés, jugés nécessaires dans le principe pour peupler & fortifier les colonies; dès que la paix de Rîswik eut rendu la liberté au commerce, Louis XIV. se détermina à rétablir l'usage d'y faire porter des engagés. Dans cette vue il rendit une Ordonnance le 19 Février 1698, portant qu'à l'avenir, sur tous les vaisseaux qui seroient expédiés pour les îles Françaises de l'Amérique, il y auroit des engagés; savoir, trois sur ceux de 60 tonneaux & au-dessous, quatre sur ceux de 60 jusqu'à 100 tonneaux, & 6 sur ceux au-dessus de 100 tonneaux, avec cette exception néanmoins, que si parmi ces engagés, il y en avoit qui fussent quelque métier ils passeroient pour deux, en considération de l'utilité qu'ils pourroient apporter aux colonies.

Par autre Ordonnance du 8 Avril 1699, il fut réglé que ces engagés ne pourroient être admis qu'ils n'eussent l'âge de 18 ans, & qu'ils ne fussent en état de travailler. A l'égard du terme de leur engagement il fut fixé à trois ans en rappelant l'ancien usage interrompu par l'Arrêt du Conseil du 28 Février 1670, qui avoit réduit le temps de l'engagement à 18 mois.

La grande guerre qui survint quelque temps après, ne permettant aux armateurs de trouver des engagés que très-difficilement, par autre Ordonnance du 17 Novembre 1706, ils furent dispensés d'en envoyer aux îles, durant le reste de la guerre, à condition de payer néanmoins entre les mains du Trésorier de la Marine la somme de 60 liv. pour chaque engagé qu'ils n'embarqueroient pas dans leurs navires; dispense qui a été renouvelée durant la dernière guerre, même sans payer les 60 liv. & cela en considération de l'indult que payoient les vaisseaux sous convoi. Lettre de M. le Comte de Maurepas du 18 Janvier 1748; mais à la paix les choses ont été remises sur le pied qu'elles étoient avant la guerre.

Malgré cette dispense accordée par l'Ordonnance du 17 Novembre 1706; des armateurs ayant continué d'envoyer des engagés, mais d'une qualité peu propre à supporter le changement d'air & de nourriture, aussi-bien que les travaux auxquels ils étoient destinés; par autre Ordonnance du 3 Août 1707, il fut réglé que les engagés auroient au moins 18 ans, & ne seroient pas au-dessus de l'âge de 40 ans; qu'ils seroient aussi de la taille au moins de 4 pieds, & en état de travailler; que la reconnaissance en seroit faite par les Officiers de l'Amirauté des ports où les bâtimens seroient expédiés, lesquelles rejetteroient ceux qui ne seroient pas de la qualité requise & qui ne leur paroïtroient pas de bonne complexion; ce qui a été prescrit de nouveau, tant par le Règlement du 16 Novembre 1716, que par celui du 15 Novembre 1728, art. 3 & 4 du tit. premier. La même Ordonnance de 1707, soumit les capitaines au

payement de la somme de 60 liv. pour chaque engagé qui n'auroit pas été fourni ou qui auroit été rebuté aux isles de l'Amérique, & en outre à une amende de 1000 liv. pour la contravention.

A la paix d'Utrecht, la dispense ayant cessé, l'obligation de porter des engagés aux isles de l'Amérique redevint générale comme avant l'Ordonnance du 17 Septembre 1706; & jusque-là il n'étoit encore point question du Canada; mais comme cette colonie n'avoit pas moins besoin d'engagés que les autres, pour les travaux qu'il y avoit à y faire, intervint l'Ordonnance du 20 Mars 1714 qui ordonna qu'à l'avenir les vaisseaux destinés pour le Canada, autrement Nouvelle France, y porteroient des engagés de la même manière que ceux qui avoient leur destination pour les isles de l'Amérique, ce qui fut renouvelé par le Règlement du 16 Novembre 1716, revêtu de Lettres-patentes du même jour enregistrées au Parlement le 22 Décembre suivant.

L'exécution en fut néanmoins suspendue peu après, par commutation pendant quelque temps, & voici à quelle occasion.

La grande réforme faite dans les troupes après la paix d'Utrecht, ayant chargé le Royaume d'une grande quantité de vagabonds ou gens inutiles; M. le Duc d'Orléans, Régent du Royaume, donna différens ordres pour faire passer ces vagabonds aux colonies, sur-tout à la Louisiane, sur les vaisseaux marchands, où ils tenoient lieu d'engagés. Lettre de M. l'Amiral du premier Juillet 1720. Mais parce qu'il en désertoit beaucoup par la collusion des armateurs ou de leurs capitaines, le Roi rendit une Ordonnance le 14 Janvier 1721, portant que les capitaines, du bord desquels se sauvroient des prisonniers dans le port de leur départ, seroient tenus d'en embarquer le double par remplacement à peine de 60 liv. d'amende pour chaque prisonnier qu'ils auroient dû rembarquer, & qu'ils seroient condamnés en pareille amende pour chaque prisonnier qui se sauvroit dans les ports où ils pourroient relâcher.

Par une autre Ordonnance du 20 Mai de la même année 1721, il fut permis aux armateurs, auxquels par ordre du Roi il ne seroit point confié de passagers pour les conduire aux colonies, de payer entre les mains du Trésorier de la marine 60 liv. pour chaque engagé, que par ce moyen ils étoient dispensés d'embarquer. Mais ces arrangements n'étant que provisionnels & passagers, on en revint peu de temps après à l'exécution du Règlement déjà cité, du 16 Novembre 1716, qui est encore aujourd'hui la loi subsistante à cet égard, à quelques changemens près qui y ont été faits par le dernier Règlement du 15 Novembre 1728.

En interprétation de l'Ordonnance du 19 Février 1698, aux termes de laquelle, un engagé ayant un métier devoit passer pour deux; ce qui avoit été confirmé purement & simplement par celle du 20 Mars 1714 concernant le Canada; en interprétation, dis-je, de ces Ordonnances, l'article 6, tit. premier dudit Règlement de 1716, a exigé que ce fût un métier utile pour les colonies, tel que celui de maçon, tailleur de pierre, forgeron, ferrurier, menuisier, tonnelier, charpentier, calfat ou autre pareillement utile; de manière que le privilege de passer pour deux ne peut avoir lieu par rapport à un engagé dont le métier sera d'une autre nature. Interprétation qui a été confirmée par Ordonnance du 15 Février 1724, laquelle a ajouté qu'à cet effet les capitaines & propriétaires des vaisseaux qui présenteroient à l'avenir pour

engagés des gens de métier, pour tenir lieu de deux engagés, seront tenus de rapporter un certificat des maîtres de chaque métier pour lequel les engagés seront présentés, portant qu'ils sont capables d'exercer ce métier. Ce qui a aussi été encore renouvelé par l'art. 6, tit. 1 du Rég. du 15 Novembre 1728.

Quant à l'amende pour la contravention, elle avoit déjà été réduite par l'article 11 du Règlement de 1716 à 200 liv. pour chaque engagé non embarqué, payable solidairement par les armateurs & les capitaines; mais jusque-là la preuve de la désertion n'étoit pas excluse. Elle l'a été depuis par ladite Ordonnance de 1724 à cause de la collusion trop à craindre; mais aussi en même temps cette Ordonnance a modéré l'amende à la somme de 60 liv. pour chaque engagé simple, & à 120 liv. pour chaque engagé de métier dont la remise ne seroit pas prouvée avoir été faite aux colonies, ladite amende payable entre les mains du Trésorier de la marine, dans le mois après le retour du navire, solidairement tout de même par l'armateur & le capitaine; faute de quoi une pareille amende de 60 liv. ou de 120 liv. seroit encourue au profit de M. l'Amiral. Cette disposition a aussi été renouvelée par l'art. 10, tit. 1. du Règlement du 15 Novembre 1728.

L'article 11 par un droit nouveau, porte que les particuliers que Sa Majesté destina à passer en qualité d'engagés dans les colonies, ensemble les officiers, soldats & recrues qui par ses ordres seront embarqués sur les vaisseaux marchands y tiendront lieu chacun d'un engagé; & l'article 12 permet aux capitaines & armateurs qui n'auront pas, au temps du départ de leurs bâtimens, le nombre d'engagés requis, de payer avant le départ pour chacun de ceux qui manqueront, la somme de 60 liv. entre les mains du Commis du Trésorier général de la marine, moyennant quoi & en rapportant la quittance dudit Commis ils seront déchargés.

Mais par l'article 13 cette permission n'a pas lieu pour le Canada & l'Isle Royale, où il faut nécessairement que les vaisseaux qui y sont destinés portent le nombre effectif des engagés, prescrit par l'art. 1. dudit Règlement.

Outre ces engagés, il faut encore que sur chaque navire destiné pour les colonies, il y ait des fusils boucaniers ou de chasse, pour être vendus aux habitans desdites colonies. Dans l'origine il y avoit obligation d'en embarquer jusqu'à 12 sur chaque vaisseau. Ordonnance du 23 Septembre 1683. Celle du 26 Décembre 1703 restreignit cette obligation à 6 fusils; mais l'amende pour y manquer étoit portée à 300 livres.

Depuis le Règlement du 16 Novembre 1716, il n'est plus question que de quatre fusils, qui doivent être déposés au magasin du Roi du lieu de la colonie pour lequel le navire est destiné, après avoir été éprouvés; & s'il s'en trouve de rebut, il y a amende de 30 liv. pour chaque fusil rebuté. Article 1, 5 & 6, tit. 2 dudit Règlement de 1716. Du reste il a réduit, art. 11, l'amende pour la contravention à 50 liv. pour chaque fusil non remis dans la colonie; mais la peine est solidaire contre les capitaines & les armateurs.

Les poursuites des contraventions, tant à cet égard qu'au sujet des engagés, doivent être faites à la requête & diligence des Procureurs du Roi des Amirautes, suivant l'article premier du tit. 3; & l'article 2, porte que les amendes qui seront prononcées appartiendront à M. l'Amiral, en conformité de la présente Ordonnance; sur quoi voir *suprà* le tit. 1. de l'Amiral.

Tout cela a encore été renouvelé & confirmé par le dernier Règlement du 15 Novembre 1728, dont l'art. 1 du tit. 3 porte, que les Sentences qui interviendront seront exécutées nonobstant l'appel, & sans préjudice d'icelui jusqu'à 300 liv malgré toutes défenses de les mettre à exécution.

Et l'article 2, que ceux qui appelleront desdites Sentences, seront tenus de faire statuer sur leur appel, ou de le mettre en état d'être jugé définitivement dans un an, du jour & date d'icelui; sinon & à faute de ce faire, que lesdites Sentences sortiront leur plein & entier effet.

Comme au moyen de ces derniers Réglemens des 16 Novembre 1716 & 15 Novembre 1728, tous ceux qui les ont précédé, concernant les engagés & les fusils boucaniers, sont devenus inutiles, attendu qu'ils renferment toutes les dispositions que le Roi a voulu conserver à ce sujet, il suffira de les transcrire ici à la suite de cet article sans y joindre les autres.

Il est à observer que l'obligation de porter les engagés & les fusils boucaniers, n'est pas pour les voyages à la côte de Guinée, quoique les navires aillent delà aux isles de l'Amérique. Article 1. tit. 1. & art. 1. tit. 2, tant du dit Règlement de 1728 que de celui de 1716.

Par rapport à la Louisiane, le Roi ayant accordé à la compagnie d'occident, depuis Compagnie des Indes, la direction de cette colonie par Lettres-patentes du mois d'Août 1717, & cette Compagnie ayant représentée qu'elle faisoit embarquer sur ses vaisseaux un grand nombre d'habitans avec des fusils de chasse propres pour la colonie; Sa Majesté par Arrêt de son Conseil du 10 Janvier 1718 la dispensa de l'exécution littérale du Règlement de 1716, jusqu'à ce qu'il en fût autrement ordonné, & cette dispense fut renouvelée par le Règlement du 15 Novembre 1728.

Peu de temps après, le Roi (qui par Arrêt du Conseil du 23 Janvier 1731 & Lettres-patentes sur icelui expédiées le 10 Avril, avoit accepté la rétrocession qui lui avoit été faite par la Compagnie des Indes, de la province de la Louisiane & dépendances, ensemble du privilege exclusif du commerce que ladite Compagnie y faisoit, & qui avoit réuni à son domaine ladite province avec permission à tous ses sujets d'y commercer librement,) pour encourager ce commerce, rendit un nouvel Arrêt en son Conseil le 4 Août audit an 1731 par lequel Sa Majesté dispensa pendant six ans, tous les vaisseaux qui seroient armés & destinés pour cette colonie de la Louisiane, de l'obligation d'y porter des engagés & des fusils; & cette dispense fut renouvelée pour six autres années par ordre du Roi du 15 Juillet 1738, à compter du 4 Août 1737. Comme il n'y a point eu depuis, de prorogation de cette dispense, les vaisseaux destinés pour cette colonie ont été assujettis comme les autres à la règle prescrite au sujet des engagés & des fusils boucaniers.

Pour ce qui concerne l'Isle-Royale, quoiqu'elle soit réputée une dépendance du Canada ou Nouvelle-France, & que les armateurs des vaisseaux destinés pour le Canada eussent été assujettis par l'Ordonnance du 20 Mars 1714 & par le Règlement du 16 Novembre 1716, à y porter des engagés & des fusils boucaniers; comme aux isles de l'Amérique; on en dispensoit néanmoins les armateurs pour l'Isle-Royale ou Louisbourg. Lettre de M. le Comte de Toulouse, des 27 Juin & 12 Août 1725; & cela en vue d'attirer un plus grand nombre de navigateurs dans cette colonie. De sorte que ce n'est que par le dernier Règlement

ment du 15 Novembre 1728, art. 1, tit. 1, que l'obligation d'y porter des engagés & des fusils a été imposée aux armateurs.

Mais aux termes du même article, cela ne regarde pas les vaisseaux équipés pour aller faire la pêche de la morue sur le banc de Terre-Neuve, quoiqu'ils touchent à l'Isle-Royale; la faveur de la pêche les en a fait dispenser.

Il est aussi à observer que les habitans de nos colonies indistinctement qui arment des vaisseaux dans leurs pays pour venir en France, ne sont point obligés à leur retour chez eux, de prendre des engagés & des fusils. C'est un usage qui s'est toujours conservé, depuis la lettre de M. le Comte de Toulouse du 27 Juin 1725, qui l'avoit ainsi décidé, sur ce principe que les Réglemens faits à ce sujet étant en leur faveur, on ne pouvoit pas les rétorquer contre eux, & qu'il étoit de l'intérêt de l'Etat de les exciter à la navigation & au commerce.

On prétend depuis quelques années, que les fusils boucaniers ne sont plus recherchés aux colonies, & que par cette raison ceux qui sont préposés pour les recevoir dans les magasins du Roi les refusent ordinairement comme inutiles. On ajoute qu'il en seroit autrement si c'étoit des fusils plus légers.

De tout ceci, il résulte qu'avant qu'un navire puisse être expédié à l'Amirauté pour un voyage aux colonies, il y a bien des formalités à remplir; mais ce n'est pas tout, & voici ce qu'il y a à observer aux termes des Ordonnances & Réglemens. Il faut,

1°. La déclaration de la propriété du vaisseau.

2°. La soumission de l'armateur de ramener le navire dans le port de son armement sur peine 10000 liv. d'amende.

3°. La preuve du nombre d'engagés embarqués sur le vaisseau, avec soumission de les porter au lieu de la destination & d'en produire au retour le certificat aux peines portées par les Réglemens, ou la représentation de la quittance du Trésorier de la marine de la somme de 60 liv. payée pour chaque engagé non embarqué.

4°. La preuve du changement des quatre fusils boucaniers, avec soumission d'en rapporter le certificat du garde magasin du Roi, sous les mêmes peines.

5°. Que celui qui se présente pour capitaine, prouve qu'il a été reçu en cette qualité dans quelque Amirauté du Royaume, & qu'il en fasse enregistrer l'acte au Greffe de l'Amirauté du lieu de l'armement, s'il n'a pas été reçu dans cette Amirauté; ou qu'il produise un rôle d'équipage qui justifie qu'il a commandé quelque'autre navire. De même du pilote & du chirurgien pour le service qui les concerne.

6°. Qu'il y ait un aumônier sur le vaisseau si l'équipage est de 40 hommes & au-dessus, ou un certificat de M. l'Evêque ou des grands Vicaires, qu'il n'y a pas d'aumônier à prendre dans le diocèse. V. *infra* le titre de l'aumônier.

7°. Qu'il y ait un ou deux chirurgiens reçus & approuvés, eu égard à la qualité du voyage & au nombre de l'équipage; en sorte que pour 20 hommes & au-dessus jusqu'à 50, il y ait nécessairement un chirurgien, & deux lorsqu'il y a plus de 50 hommes, sans qu'on puisse forcer l'armateur d'en avoir plus de deux, quelque nombreux que soit l'équipage; mais aussi il est rare que l'équipage d'un navire marchand aille à 100 hommes.

8°. Qu'il y ait un mouffe par dix hommes; ce qui est ordonné pareillement pour la simple navigation au petit cabotage. Par le Règlement du 23 Janvier 1727, art. 20 & 21, il faut même qu'il y ait un mouffe dès que l'équipage est de trois hommes, & un novice en tout bâtiment de 25 tonneaux & au-dessus. Par rapport aux novices, il faut aujourd'hui, aux termes de l'art. 2 du Règlement du 23 Juillet 1745, qu'il y en ait un par quatre hommes d'équipage, de quelque qualité qu'ils soient.

9°. Un coffre de chirurgie dont la visite doit être faite en présence des Officiers de l'Amirauté, par l'un des deux chirurgiens, & l'un des deux apothicaires jurés de l'Amirauté.

10°. Enfin que le capitaine dépose un double en forme de son rôle d'équipage au Greffe de l'Amirauté; après quoi on lui délivre son congé avec ses autres expéditions, qui consistent dans le permis qu'il a dû prendre au bureau des fermes, de charger son navire de marchandises dont le transport est libre; ce qui exclut celles des pays étrangers, sauf les armemens de Guinée, dans lesquels on en peut faire entrer avec la précaution de l'entrepôt.

Ci-devant le capitaine devoit être muni d'une copie du Règlement du premier Mars 1716, & l'avoir dans son bord, à peine de 1000 liv. d'amende pour la première fois, & de plus grande en cas de récidive, aux termes de l'article 17 dudit Règlement de 1716; mais cette dernière obligation ne s'observe plus, parce qu'on suppose dans tous les capitaines une pleine connoissance de toutes les autres dispositions de ce Règlement.

Le capitaine à son retour dans le port, doit faire son grand rapport dans les 24 heures, contenant tout ce qui lui sera arrivé de remarquable dans le cours de sa navigation, tant de l'aller que du retour; sauf pour ce qui est de l'aller, d'une expédition de la déclaration qu'il aura faite à son arrivée dans la colonie, en tiendra lieu. Son rapport contiendra tout de même, ce qu'il aura fait des engagés & des fusils boucaniers; l'énonciation des récépissés & décharges qu'il en aura retirés, ou l'aveu de son manquement à cet égard; comme aussi la déclaration exacte des gens de son équipage qui auront déserté ou qui seront mort pendant le voyage, dont il représentera les preuves qu'il déposera au Greffe de l'Amirauté, avec leurs hardes & leur inventaire, ou les procès-verbaux de vente qu'il en aura fait faire; le tout relativement au Règlement du 23 Août 1739.

Faute par lui de rapporter preuve de la remise faite aux colonies, des engagés & des fusils boucaniers, il est sujet aux amendes prononcées par les Réglemens à ce sujet, & dont l'énumération a été faite ci-dessus; desquelles amendes, ainsi que des autres manquemens de sa part, l'armateur est tenu solidairement avec lui.

En un mot, le capitaine doit en conséquence de notre article, rendre un compte exact de tous les hommes qui lui ont été confiés, tant pour l'aller que pour le retour, des passagers comme des autres, libres ou esclaves negres.

Par rapport à ces negres esclaves, que de la côte de Guinée l'on transporte dans nos isles & colonies de l'Amérique, pour y cultiver ces riches plantations de sucre, d'indigo, de café, &c. dont le produit continuellement échangé avec les denrées & les marchandises du Royaume, font fleurir notre commerce & notre navigation, de maniere à exciter la jalousie & l'envie des An-

glois nos voisins, toujours nos rivaux ou plutôt nos ennemis en paix comme en guerre.

Par rapport, dis-je, à ces negres esclaves, dont la multiplication est la source féconde des richesses de nos colonies; le gouvernement a toujours été également attentif à soutenir & protéger le commerce de Guinée où se fait la traite de ces negres, à régler leur état & leur discipline aux colonies, & à ne permettre leur introduction dans le Royaume qu'avec des précautions capables d'empêcher que les colonies ne fussent privées de leur secours.

En ce qui concerne l'établissement, les progrès & les loix du commerce de Guinée, j'en ai dit assez pour en donner une idée suffisante, dans le peu d'observations que j'ai faites sur cette branche de commerce.

Pour ce qui regarde l'état & la discipline des negres aux colonies, il n'est pas de mon sujet d'en parler: il suffira de renvoyer à cet égard à l'Edit du mois de Mars 1685, vulgairement appelé le code noir, concernant les isles de l'Amérique, & à l'Edit aussi du mois de Mars de l'année 1724, touchant les negres esclaves de la Louisiane; dernier Edit presque en tout conforme au premier.

Enfin pour ce qui est des précautions prises pour gêner l'introduction des negres dans le Royaume, de maniere à empêcher que les colonies ne fussent privées du secours de leur travail, elles ont roulé sur deux objets. L'un relatif aux affranchissemens qui, devenus trop fréquens, auroient été nuisibles; l'autre tendant à pourvoir à ce que les negres ne fussent amenés ou envoyés dans le Royaume que pour juste cause, & qu'à condition de leur retour aux colonies.

Quant à l'affranchissement des esclaves, on conçoit en effet que si les actes en étoient multipliés à un certain point, ces affranchis usant de leur liberté au préjudice des colonies, pourroient en grand nombre venir habiter le Royaume, s'y mêler avec le sang François par des mariages, & faire passer à leurs enfans leurs inclinations vicieuses, dont les traces se trouveroient jusque dans une postérité fort reculée.

C'est à quoi on n'avoit pas d'abord fait assez d'attention. La faveur de la liberté l'avoit emporté sur le bien de l'Etat; & c'est sur ce principe puisé dans l'humanité, que par l'Edit de 1685 art. 55, il avoit été permis aux maîtres, même mineurs, pourvu qu'ils fussent âgés de vingt ans, d'affranchir leurs esclaves, par tous actes, entrevifs ou à cause de mort, sans être tenus de rendre raison de leurs affranchissemens, ni qu'ils eussent besoin d'avis de parens.

Quelque inconvénient qui fût résulté de cette permission accordée aux mineurs âgés de vingt ans, d'affranchir leurs esclaves, par la facilité qu'il y avoit de les séduire en abusant de la foiblesse de leur âge; ce ne fut néanmoins que par une Déclaration du Roi du 15 Décembre 1721, qu'il y fut remédié, en ordonnant qu'à l'avenir, les mineurs, même émancipés, ne pourroient affranchir leurs esclaves, quoique déclarés meubles à tous égards, & que l'affranchissement ne seroit valable qu'autant qu'il seroit fait en pleine majorité; c'est-à-dire, à l'âge de 25 ans accomplis.

Mais la faculté d'affranchir par quelque acte que ce fût, étoit toujours laissée entiere aux majeurs; & l'Edit du mois d'Octobre 1716, loin d'y avoir

dérogé, avoit même admis dans l'article 7 un affranchissement tacite, résultant du consentement apporté par le maître au mariage de son esclave en France.

Il paroïssoit toujours si naturel de laisser aux maîtres le droit d'affranchir leurs esclaves, tant par actes entrevifs que par testament, que par l'art. 50 de l'Edit du mois de Mars 1724, il fut confirmé de nouveau. Mais comme il pourroit se trouver, ajoute ce même article, des maîtres assez mercenaires, pour mettre à prix la liberté de leurs esclaves, ce qui porteroit ces esclaves au vol & au brigandage, il a été défendu par cette raison, à tous maîtres d'affranchir leurs esclaves entrevifs, sans en avoir obtenu la permission par Arrêt du Conseil Supérieur; laquelle permission ne doit être accordée que lorsque les motifs allégués par les maîtres paroîtront légitimes. Il est vrai que cet Edit n'a été porté que pour la Louisiane; mais je ne doute nullement que cette disposition ne doive regarder également les isles de l'Amérique & nos autres colonies, la raison étant la même.

Les choses à cet égard restèrent sur ce pied là, jusqu'à la Déclaration du Roi du 15 Décembre 1738, qui, article 10, en défendant aux esclaves, amenés ou envoyés en France, de s'y marier même du consentement de leurs maîtres, leur ôta le moyen de devenir libre par-là, nonobstant l'art. 7 de l'Edit du mois d'Octobre 1716, auquel il fut dérogé en cette partie.

L'article 11 de la même Déclaration, porte que dans aucun cas, ni sous quelque prétexte que ce soit, les maîtres qui auront amené en France des esclaves de l'un ou de l'autre sexe, ne pourront les y affranchir autrement que par testament; & encore ces affranchissemens ne doivent-ils avoir lieu, qu'autant que le testateur décèdera avant l'expiration des délais dans lesquels les esclaves amenés en France doivent être renvoyés aux colonies.

Il n'est pas nécessaire de faire remarquer après cela, que l'ancienne maxime dont Loyfel a composé la règle 6, tit. 1, liv. 1 de ses institutes coutumieres, suivant laquelle » toutes personnes sont franches en ce Royaume; de maniere » que si-tôt qu'un esclave y a mis le pied il est affranchi; » il n'est pas nécessaire, dis-je, de faire remarquer, que cette règle manque à l'égard des negres esclaves de nos colonies, puisque leurs maîtres mêmes ne peuvent plus les affranchir en France que par testament. Mais ce qu'il est à propos d'observer, c'est que quoique les affranchissemens illégitimes, ne procurent pas la liberté aux esclaves, ils n'en sont pas moins perdus pour leurs maîtres; puisqu'alors ils sont confisqués au profit du Roi, pour être employés aux travaux ordonnés par Sa Majesté dans les colonies, suivant les articles 4, 5, 6, 7 & 9 de ladite Déclaration du 15 Décembre 1738. L'article 50 de l'Edit du mois de Mars 1724, ordonnoit la confiscation au profit de la Compagnie des Indes; mais cette Compagnie ayant depuis rétrocédé au Roi la concession de la Louisiane, la confiscation dès-lors a été dévolue à Sa Majesté par droit de réversion.

Ce n'est pas au reste dans ce seul cas que les negres esclaves sont confisqués au profit du Roi; c'est encore, lorsqu'après avoir été amenés ou envoyés en France avec les formalités requises, ils ne sont pas renvoyés aux colonies dans les délais fixés.

Les formalités prescrites à ce sujet sont tracées, tant dans l'Edit de 1716 que dans la Déclaration de 1738.

L'article 2 de l'Edit porte que si quelques-uns des habitans des colonies, ou officiers employés sur l'état desdites colonies, veulent amener en France avec eux des esclaves negres de l'un ou de l'autre sexe, en qualité de domestiques, ou autrement pour les fortifier davantage dans notre religion, & pour leur faire apprendre en même temps quelque métier utile aux colonies par le retour de ces esclaves; lesdits propriétaires seront tenus d'en obtenir la permission des Gouverneurs généraux ou Commandans dans chaque isle, laquelle permission contiendra le nom du propriétaire, ceux des esclaves, leur âge & leur signalement.

Aux termes de l'art. 3, les propriétaires desdits esclaves seront pareillement obligés de faire enregistrer ladite permission au Greffe de la Jurisdiction du lieu de leur résidence avant leur départ, & en celui de l'Amirauté du lieu de leur débarquement dans huitaine après leur arrivée en France.

Par l'article 4, lorsque les maîtres desdits esclaves voudront les envoyer en France, ceux qui seront chargés de leur conduite, observeront ce qui est ordonné à l'égard des maîtres, & le nom de ceux qui en seront ainsi chargés, sera inséré dans la permission des Gouverneurs ou Commandans, & dans les déclarations & enregistremens ci-dessus ordonnés.

Ces trois articles ont été renouvelés & confirmés par l'art. premier de la Déclaration de 1738.

L'article 2 ajoute que dans les enregistremens au Greffe des Amirautés, il sera fait mention du jour de l'arrivée des esclaves dans les ports; & l'article 3 qu'il sera aussi fait mention du métier que ces esclaves devront apprendre, & du maître qui sera chargé de les instruire.

L'article 5 de l'Edit porte que les esclaves de l'un & de l'autre sexe, qui seront conduits en France par leurs maîtres, ou qui y seront par eux envoyés ne pourront prétendre avoir acquis leur liberté sous prétexte de leur arrivée dans le Royaume, & seront tenus de retourner à nos colonies quand leurs maîtres le jugeront à propos; mais faute par les maîtres des esclaves d'observer les formalités prescrites par les précédens articles, les negres seront libres & ne pourront être réclamés.

Par rapport à la liberté, cela est changé par l'article 4 de ladite Déclaration qui veut qu'en ce cas les esclaves soient confisqués au profit du Roi.

L'Edit de 1716 n'avoit point fixé le temps pendant lequel les esclaves pouvoient demeurer en France; il y a été suppléé par ladite Déclaration art. 5 & 6. Ce temps pour les Officiers maîtres des esclaves est le même que celui de leur congé; & à l'égard des habitans, le délai est de trois ans; après quoi si les esclaves ne sont pas renvoyés aux colonies, ils sont confisqués de plein droit au profit du Roi, à moins que ces esclaves ne soient pas suffisamment instruits, auquel cas les maîtres les conserveront, en réitérant leurs déclarations au Greffe de l'Amirauté.

Il y a encore tant dans l'Edit que dans la Déclaration, plusieurs autres dispositions importantes; mais comme elles ne regardent pas si directement l'Amirauté, l'analyse qui en pourroit être faite ici seroit peut-être un hors d'œuvre. Cependant comme ces pieces sont rares & par conséquent peu connues, ceux qui y ont intérêt, & le nombre en est grand, seront bien aise sans doute de les trouver à la suite de cet article.

ORDONNANCE DE LA MARINE.

Ce qui reste à observer sur ce sujet, c'est qu'il est enjoint aux Officiers de l'Amirauté de tenir la main à leur exécution, & en particulier au Procureur du Roi, de réclamer tout negre qui sera arrêté & mis en prison pour quelque cause que ce soit, pour en faire prononcer la confiscation au profit du Roi, s'il n'a pas de maître en droit de le revendiquer, pour avoir manqué aux formalités ci-dessus. Lettre de M. le Comte de Maurepas du 13 Avril 1740.

Ces formalités ne sont donc pas indifférentes, ni les peines qui sont attachées à leur inobservation simplement comminatoires, comme bien des gens se l'imaginent. Le sieur Verdelin s'est fort bien trouvé de n'avoir pas pensé de même; il auroit perdu ses deux negres, il y a plusieurs années, s'il n'eût pas pris la précaution d'en faire sa déclaration au Greffe de l'Amirauté.

Il est donc du devoir du capitaine de déclarer dans son rapport les negres esclaves qu'il a passés dans son navire, & les maîtres qui les ont amenés, ou les personnes qui les ont eu sous leur conduite, & cela tant pour sa décharge que pour la règle; c'est-à-dire, pour mettre le Procureur du Roi en état de se pourvoir en cas de contravention aux Réglemens faits sur ce sujet.

Ce ne sont pas là au reste toutes les formalités auxquelles les capitaines des navires marchands sont assujettis; il en ont encore de particulières à remplir qui n'ont rien de commun avec leurs engagemens ordinaires. C'est à l'occasion des vaisseaux du Roi, lorsqu'il y en a dans les ports ou rades où ils arrivent, soit pendant leur voyage, soit avant de le commencer, ou en le finissant. Chaque Capitaine alors est tenu de se rendre à bord du vaisseau ayant pavillon ou flamme, aussi-tôt après avoir mouillé l'ancre, & avant de descendre à terre pour rendre compte à l'Officier du Roi des événemens de sa navigation, des nouvelles qu'il pourra avoir apprises à la mer, &c. Ordonnance du Roi du 15 Mai 1745 en 11 articles tous intéressans pour les capitaines des vaisseaux des particuliers, par les devoirs qu'ils leur imposent & les peines qui doivent suivre leur inobservation. Quoique cette Ordonnance ait été rendue en temps de guerre, il paroît néanmoins qu'elle est générale dans son exécution; c'est-à-dire, qu'elle regarde le temps de paix comme celui de la guerre; & comme il importe extrêmement qu'elle soit connue, on a cru devoir la transcrire ici avec les autres pieces relatives aux autres observations faites sur cet article.

REGLEMENT DU ROI,

POUR le commerce de la navigation des Isles Françaises de l'Amérique.

Du 20 Août 1698.

DE PAR LE ROI.

SUR ce qui a été représenté à Sa Majesté, que les soins qu'elle a bien voulu donner depuis l'établissement de la Compagnie des Indes Occidentales, pour attirer dans le Royaume tout le commerce des Isles & Colonies Françaises de l'Amérique, ont eu tout le succès qu'elle pouvoit en attendre, jusqu'aux dernières années de la guerre qui vient de finir; que les différens mouvemens & désordres qu'elle a causés, ont fait trouver aux étrangers le moyen de s'y introduire, en sorte que la plupart des marchandises qui y ont été envoyées depuis la

conclusion de la paix, n'ont pu être vendues, & les bâtimens François ont été obligés d'y faire un séjour considérable, pour prendre leurs chargemens : Sa Majesté connoissant combien il est important de conserver en entier, dans la main de ses sujets, ce commerce & cette navigation, elle a estimé nécessaire de renouveler les premiers ordres en y ajoutant ceux qu'elle a jugé pouvoir remédier aux abus qui s'y sont glissés, & d'y statuer par le présent Règlement ainsi qu'il ensuit.

ARTICLE PREMIER.

Les propriétaires des vaisseaux & bâtimens qui seront destinés pour les îles Françaises de l'Amérique, ne pourront les y envoyer qu'après en avoir obtenu les passe-ports de Sa Majesté, qui seront expédiés sur les certificats de l'Amirauté, portant que les vaisseaux sont actuellement dans les ports du Royaume, lesquels seront envoyés au Directeur Général du commerce. Lesd. passe-ports seront enregistrés aux Sieges d'Amirauté, d'où les vaisseaux auront à faire leur départ, en donnant par les capitaines & propriétaires caution qui sera reçue en présence des commis des cinq grosses fermes, pour l'exécution des clauses & conditions qui y seront contenues pour le retour en France, & pour le payement des droits dans les lieux où ils feront leur décharge, conformément aux Réglemens & aux baux des fermes.

II. Veut Sa Majesté que les passe-ports soient représentés à l'arrivée des vaisseaux aux îles, ensemble les certificats des Officiers de l'Amirauté & des commis des cinq grosses fermes, contenant le lieu où ils auront pris leur chargement, & les marchandises qui le composent, & qu'à leur retour des îles, les capitaines rapportent pareillement à leur arrivée dans les ports du Royaume la déclaration qu'ils y auront faite, aux commis des fermes, de la quantité & qualité des sucres & autres marchandises qu'ils y auront chargé ; & en cas que les sucres soient des especes qu'il a été permis par l'Arrêt du 20 Juin dernier, de transporter dans les pays étrangers d'Europe, & qu'ils les y aient en effet porté, ils représenteront en outre le certificat du Consul François dans le lieu où ils auront abordé, dans lequel la quantité & qualité de ceux qu'ils y auront débité, soient précisément expliquées.

III. Veut Sa Majesté que ceux qu'on justifiera avoir contrevenu aux articles ci-dessus par leurs chartes-parties, connoissemens ou livres journaux, ou qui ne représenteront point lesdits passe-ports & certificats, ou qui auront pris quelques marchandises dans les pays étrangers, pour les porter aux îles, soient condamnés, savoir les propriétaires en 3000 liv. d'amende

& en la confiscation des vaisseaux & marchandises, & les capitaines en mille livres d'amende pour la première fois, & en six mois de prison en cas de récidive, le tout applicable un tiers au dénonciateur, un autre tiers à partager également entre le Gouverneur & le Lieutenant-Général des îles, & le Gouverneur particulier de celle où les vaisseaux auront abordé, pour tous ceux qui seront jugés aux îles ; & le troisième au fermier du domaine d'Occident, dont il sera tenu d'employer la moitié au profit des hôpitaux, suivant l'Ordonnance de l'Intendant : & pour ceux qui seront jugés en France, le second tiers sera applicable au profit de Sa Majesté, & le troisième à celui des fermiers généraux des cinq grosses fermes.

IV. Fait Sa Majesté défenses à tous marchands & propriétaires des vaisseaux bâtis dans les îles Françaises de l'Amérique, & dans la Nouvelle-France, de trafiquer dans les pays étrangers, ni même de prêter leurs noms aux étrangers, pour faire leur commerce dans l'étendue desdites îles, voulant Sa Majesté que les capitaines & propriétaires de ceux qui y chargeront pour venir en France, ou aller dans quelque autre colonie, donnent caution aux commis des fermes, pardevant le juge ordinaire, qu'ils aborderont dans l'un des ports de son obéissance, & y déchargeront leurs marchandises, dont ils apporteront à leur retour des certificats des Officiers de l'Amirauté, ou des Juges ordinaires & des commis des fermes, à peine pour le tout de confiscation des vaisseaux & des marchandises, & de 500 liv. d'amende, payable tant par les propriétaires que par les cautions, applicable un tiers au dénonciateur, un tiers aux fermiers des cinq grosses fermes, & le troisième au Gouverneur & Lieutenant-Général, ou Gouverneur particulier de îles où les vaisseaux auront été saisis, & aux hôpitaux par portion égale.

V. Sa Majesté fait pareillement défenses à tous étrangers d'aborder avec leurs vaisseaux & autres bâtimens dans les ports & rades des îles Françaises, & de naviger aux environs d'icelles ; ensemble aux Gouverneurs, Commandans & Officiers de les y recevoir, ni souffrir pour quelque cause & sous quelque prétexte que ce soit, qu'il en soit déchargé ni rechargé aucunes marchandises, à peine de confiscation & de six mois de prison contre les capitaines ou maîtres & leurs équipages ; & contre les officiers, de désobéissance & d'être punis comme refractaires aux ordres de Sa Majesté ; & à l'égard des habitans qui auroient reçu des marchandises des étrangers ou entretenu correspondance avec eux, pour raison de ce commerce, ils seront condam-

nés en 2000 liv. d'amende & six mois de prison pour la première fois, & aux galeres pour trois ans en cas de récidive. Ceux qui auront aidé à les transporter, qui les auront caché ou donné facilité, en quelque maniere que ce soit, aux galeres pour trois ans, & les marchandises confisquées, soit qu'elles soient entre les mains des habitans, auxquels elles auront été adressées, ou en celles de ceux qui les auront achetée d'eux, qui seront en outre condamnés en 1000 livres d'amende, si on trouve quelque preuve qu'ils en aient eu connoissance; enjoint Sa Majesté très-expressément à l'Intendant des isles de tenir la main à l'exécution de ce que dessus, & de faire poursuivre tous ceux qui lui seront dénoncés avoir part & être entré dans ce commerce, à peine d'en répondre. Voulant qu'à cet effet il lui soit prêté main-forte par tous les Commandans, & établi des corps de garde dans les temps & lieux qui conviendront, toutes les fois qu'il le demandera; & en cas qu'il y ait quelque découverte, ou saisie faite par les soldats, ils en seront récompensés, ainsi qu'il sera jugé à propos par le Gouverneur-Général & l'Intendant, sur ce qui en proviendra.

VI. Les bâtimens étrangers pris en mer, & les marchandises de leur chargement, seront partagées, après que la confiscation en aura été ordonnée; savoir, un dixieme à celui qui commandera le vaisseau qui aura fait la prise, un autre dixieme à celui qui commandera l'escadre en cas qu'il y en ait une alors dans les isles; un autre au Lieutenant-Général desdites isles, & le surplus moitié aux équipages des vaisseaux, & l'autre moitié aux hôpitaux.

VII. Les marchandises étrangères qui seront trouvées à terre, ensemble les amendes, seront partagées pareillement après le jugement; savoir, un tiers au dénonciateur, un autre au Gouverneur & Lieutenant-Général & Gouverneur particulier de l'isle où la fraude aura été commise, & le troisieme au Fermier du Domaine d'Occident, & aux hôpitaux par moitié.

VIII. Les bâtimens François des isles, ou ceux venant du Royaume, qui auront chargé des marchandises des isles pour les porter dans les pays voisins, appartenans aux étrangers ou qui en auront apporté, seront pareillement confisqués, & les propriétaires condamnés en 1500 l. d'amende, & en six mois de prison pour la première fois, & aux galeres pour trois ans en cas de récidive; & les capitaines & maîtres des bâtimens, aux galeres pour pareil temps.

IX. Fait Sa Majesté très-expresses inhibitions & défenses à tous capitaines & autres Officiers commandans ses vaisseaux de guerre, frégates, ou autres bâtimens, ou qui y servent, de prendre ni recevoir sur leurs bords aucunes marchandises pour quelque cause & sous quelque prétexte que ce puisse être, soit lorsqu'ils partent des ports du Royaume, ou lorsqu'ils y retournent, ni faire aucun commerce aux isles directement ni indirectement, à peine de perdre les appointemens, qui leur seront dûs pour lors, & d'être cassés, & contre les marchands, tant du royaume que des isles qui leur auront prêté leurs noms, de 3000 liv. d'amende, voulant que toutes les marchandises qui se trouveront dans lesdits vaisseaux soient saisies & confisquées à son profit.

X. Fait pareillement Sa Majesté défenses aux capitaines & officiers de faire débarquer aucune chose des vaisseaux & bâtimens qu'ils commandent lors de leur arrivée dans les rades, qu'ils n'aient été visités par les Intendans ou Commissaires-Généraux des ports où ils devront débarquer, ou par les Commissaires ordinaires de la Marine, envoyés à cet effet par les Intendans, à peine de cassation; & à l'égard des maîtres & patrons de barques & autres bâtimens qui auront reçu & transporté les marchandises sortant desdits vaisseaux, ils seront condamnés à 100 liv. d'amende, & leurs bâtimens confisqués; & les officiers, mariniens, matelots & soldats qui auront aidé au débarquement, privés de leur solde.

XI. Les dénonciateurs qui auront fourni des preuves suffisantes de la contravention à ce qui est ci-dessus ordonné, de la part des capitaines & officiers des vaisseaux, seront payés de la somme de 1000 liv. par le Trésorier-Général de la Marine, sur les Ordonnances des Intendans; & en outre, s'ils sont matelots, ils seront exempts du service des classes; & en cas qu'ils soient soldats, ils auront leur congé.

XII. Veut Sa Majesté qu'au surplus les Arrêts & Ordonnances rendus sur le commerce des isles soient exécutés selon leur forme & teneur en ce qui n'est point contraire au présent Règlement, qu'elle enjoint au Gouverneur & Lieutenant-Général, & Intendans desdites isles, aux Gouverneurs particuliers d'icelles, aux Intendans de la Marine, & aux Officiers de l'Amirauté, de faire exécuter chacun en droit soi, publier & afficher par-tout où besoin sera, à ce qu'aucun n'en prétende cause d'ignorance. Fait à Marly le vingtieme Août mil six cent quatre-vingt-dix-huit. Signé LOUIS, Et plus bas, PHELYPEAUX.

L E T T R E S - P A T E N T E S

D U R O I,

Portant Règlement pour le Commerce des Colonies Françaises.

Du mois d'Avril 1717.

L OUIS par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre : A tous présens & à venir, Salut. Le feu Roi notre très-honoré Seigneur & Bisayeul, ayant par Edit du mois de Décembre 1674 éteint & supprimé la Compagnie des Indes Occidentales précédemment établie par autre Edit du mois de Mai 1664, pour faire seul le commerce des isles Françaises de l'Amérique, & ayant réuni au domaine de la Couronne les terres & pays, dont elle étoit en possession, & où il permit à tous ses sujets de trafiquer librement, voulut par différentes graces les exciter à en rendre le commerce plus florissant. Cette considération l'engagea de rendre les 4 Juin & 25 Novembre 1671, 15 Juillet 1673, premier Décembre 1674, 10 Mai 1677 & 27 Août 1701 ; différens Arrêts par lesquels il exempta de tous droits de sortie & autres généralement quelconques les denrées & Marchandises du cru ou fabrique du Royaume, destinées pour les Colonies Françaises, & par les Arrêts des 10 Septembre 1668, 19 Mai 1670, & 12 Août 1671, il accorda la faculté d'entreposer dans les ports du Royaume les marchandises provenant desdites Colonies. Nous avons été informés que les différentes conjonctures des temps ont donné occasion à une grande multiplicité d'autres Arrêts, dont les dispositions absolument contraires ou difficiles à concilier, font naître de fréquentes contestations entre les négocians & l'adjudicataire de nos fermes, ce qui seroit capable d'empêcher nos sujets d'étendre un commerce qui est utile & avantageux à notre Royaume, & qui mérite une faveur & une protection particulière, nous avons estimé nécessaire d'y pourvoir par une loi fixe & certaine, après avoir fait examiner les mémoires qui nous ont été présentés à ce sujet par les négocians de notre Royaume, les réponses de l'adjudicataire de nos fermes, & tous les Edits, Déclarations & Arrêts intervenus sur cette matière. A ces causes & autres à ce nous mouvans, de l'avis de notre très-cher & très-ami Oncle le Duc

d'Orléans, Régent, de notre très-cher & très-ami Coufin le Duc de Bourbon, de notre très-cher & très-ami Coufin le Prince de Conty, de notre très-cher & très-ami Oncle le Duc du Maine, de notre très-cher & très-ami Oncle le Comte de Toulouse, & autres Pairs de France, grands & notables Personnages de notre Royaume, & de notre certaine science, pleine puissance & autorité Royale, nous avons par ces présentes signées de notre main, dit, statué & ordonné, disons, statuons & ordonnons, voulons & nous plaît ce qui ensuit.

A R T I C L E P R E M I E R.

Les armemens des vaisseaux destinés pour les isles & colonies Françaises, seront faits dans les ports de Calais, Dieppe, le Havre, Rouen, Honfleur, St. Malo, Morlaix, Brest, Nantes, la Rochelle, Bourdeaux, Bayonne & Cette.

II. Les négocians qui armeront des vaisseaux dans les ports des villes dénommées au précédent article pour les isles & colonies Françaises, feront au Greffe de l'Amirauté leur soumission, par laquelle ils s'obligeront sous peine de dix mille livres d'amende de faire revenir leurs vaisseaux directement dans le port de leur départ, hors en cas de relâche forcé, de naufrage ou autre accident imprévu qui sera justifié par des procès-verbaux, & les négocians fourniront une expédition de leur soumission au bureau des fermes.

III. Toutes les denrées & marchandises, soit du cru ou de la fabrique du Royaume, même la vaisselle d'argent ou autres ouvrages d'orfèvrerie, les vins & eaux-de-vie de Guyenne, ou autres provinces destinés pour être transportés aux isles & colonies Françaises, seront exempts de tous droits de sortie & d'entrée, tant des provinces des cinq grosses fermes, que de celles réputées étrangères ; comme aussi de tous droits locaux en passant d'une province à une autre, & généralement de tous autres droits qui se perçoivent à notre profit, à l'exception

de ceux unis & dépendans de la ferme générale des aydes & domaines.

IV. Les munitions de guerre, vivres & autres choses nécessaires, prises dans le Royaume pour l'avitaillement & armement des vaisseaux destinés pour les isles & colonies Françaises, jouiront de la même exemption.

V. Les denrées & marchandises du Royaume destinées pour les isles & colonies Françaises, & venant par mer d'un port du Royaume à un autre, seront à leur arrivée dans le port où elles devront être embarquées pour lesdites isles & colonies, renfermées dans un magasin d'entrepôt, & ne pourront être versées de bord à bord, sous peine de confiscation & de mille livres d'amende.

VI. Les négocians qui feront conduire des denrées & marchandises du Royaume dans le port destiné pour l'embarquement, seront tenus de déclarer au bureau du lieu de l'enlèvement, s'il y en a, sinon au plus prochain bureau, les quantités, qualités, poids & mesures des denrées & marchandises du Royaume destinées pour les isles & colonies Françaises, de les faire visiter & plomber par les commis de fermes, d'y prendre un acquit à caution, & de faire leur soumission de rapporter dans trois mois un certificat de leur déchargement dans le magasin d'entrepôt ou de l'embarquement dans le port, pour lequel ils les auront déclarées, lequel embarquement pourra être fait sans aucun entrepôt pour les denrées & marchandises qui auront été conduites par terre ou par les rivières.

VII. Les voituriers seront tenus de représenter & faire viser leurs acquits à caution par les commis des bureaux, & par les directeurs des fermes dans les villes où il y en a d'établis, qui se trouveront sur la route, desdites denrées & marchandises, & lesdits commis & directeurs vérifieront sur le champ & sans aucun retardement ni frais, le nombre des tonneaux, caisses & ballots portés par lesdits acquits à caution, & reconnoîtront si les plombs sont sains & entiers, sans pouvoir faire aucune visite desdites denrées & marchandises, ni ouvertures desdits tonneaux, caisses & ballots, qu'au cas que les plombs fussent brisés ou altérés; & si par la visite il paroît quelque fraude, les marchandises seront confisquées, & les contrevenans condamnés en cinq cent livres d'amende.

VIII. Lesdites denrées & marchandises seront avant leur embarquement visitées & pesées par les commis des fermes, pour en vérifier les quantités, qualités, poids & mesures, & elles

ne pourront être chargées dans aucun vaisseau qu'en présence desdits commis.

IX. Les négocians feront au bureau des fermes du port de l'embarquement, leur soumission de rapporter dans un an au plus tard, un certificat du déchargement desdites denrées & marchandises dans les isles & colonies Françaises, & ledit certificat sera écrit au dos de l'acquit à caution & signé par les Gouverneurs & Intendant, ou par les Commandans & Commissaires Subdélégués dans les quartiers, & par les commis du fermier du domaine d'Occident, à peine de payer le quadruple des droits.

X. Les denrées & marchandises provenant des pays étrangers, & dont la consommation est permise dans le Royaume, même celles qui seront tirées de Marseille & de Dunkerque, seront sujettes aux droits d'entrée dûs au premier bureau par lequel elles entreront dans le Royaume, quoiqu'elles soient déclarées pour les isles & colonies Françaises; mais lorsqu'elles sortiront du Royaume pour être transportées ausdites isles & colonies, elles jouiront des exemptions portées par l'article III.

XI. Permettons néanmoins de faire venir des pays étrangers dans les ports dénommés au premier article, du bœuf salé pour être transporté dans lesdites isles & colonies, & il sera exempt de tous droits d'entrée & de sortie, à condition qu'il sera renfermé à son arrivée dans les magasins d'entrepôt, à peine de confiscation.

XII. Les négocians du Royaume ne pourront charger pour les isles & colonies Françaises aucunes marchandises étrangères, dont l'entrée & la consommation sont défendues dans le Royaume, à peine de confiscation & de trois mille livres d'amende qui sera prononcée par les Officiers de l'Amirauté.

XIII. Les foireries & autres marchandises d'Avignon & Comtat Venaissin, qui seront déclarées pour les isles & colonies Françaises, payeront les droits dûs à l'entrée du Royaume, & seront exemptes de tous droits de sortie & autres droits, à l'exception de ceux unis & dépendans de la ferme générale des aydes & domaines.

XIV. Les toiles de Suisse qui sont affranchies de tous droits à l'entrée du Royaume, ne jouiront point des exemptions portées par l'article III. quoique destinées pour les isles & colonies Françaises.

XV. Les marchandises & denrées de toutes sortes, du cru des isles & colonies Françaises, pourront à leur arrivée être entreposées dans les ports de Calais, Dieppe, le Havre, Rouen, Honfleur, la Rochelle, Bourdeaux, Bayonne

& Cette ; au moyen de quoi lorsqu'elles sortiront de l'entrepôt pour être transportées en pays étrangers, elles jouiront de l'exemption des droits d'entrée & de sortie, même de ceux appartenans au fermier du domaine d'Occident, à la réserve de trois pour cent, auxquels elles feront seulement sujettes, sans que sous prétexte du présent article, les négocians puissent se dispenser de faire les retours de leurs vaisseaux dans les mêmes ports d'où ils seront partis, conformément à l'article II.

XVI. Les négocians des villes dénommées au précédent article, qui feront sortir par mer les marchandises provenantes desdites isles & colonies, seront tenus de faire au bureau établi dans le port duquel elles partiront, une déclaration du lieu de leur destination en pays étranger, & une soumission de rapporter dans six mois au plus tard un certificat en bonne forme de leur déchargement signé du Consul François, s'il y en a, ou à son défaut par les Juges des lieux, ou autres personnes publiques, à peine de payer le quadruple des droits.

XVII. Il sera aussi permis aux négocians des ports dénommés au premier article, de faire transporter par terre en pays étranger les sucres terrés ou cassonnades, indigo, gingembre, rocou & cacao provenant des isles & colonies Françaises, & de les faire passer par transit au travers du Royaume sans payer aucuns droits d'entrée & de sortie, ni autres droits, à la réserve de ceux unis & dépendans de la ferme générale des aides & domaines, à condition de déclarer au bureau du port de leur départ, les quantités, qualités, poids & mesures, de les y faire visiter & plomber, d'y prendre acquit à caution, & d'y faire leur soumission de rapporter dans quatre mois au plus tard des certificats de la sortie desdites marchandises hors du Royaume, lesquels certificats seront écrits & signés au dos desdits acquits à caution par les commis du dernier bureau de sortie, après que lesdits commis auront reconnu les plombs & visité lesdites marchandises, & les voituriers seront tenus de faire visiter lesdits acquits à caution par les commis des bureaux de la route, & par les directeurs des fermes, où il y en a d'établis, le tout à peine de payer le quadruple des droits, & de confiscation des voitures & équipages contre les voituriers contrevenans ; au moyen desquelles précautions, il ne sera fait aucune ouverture desdites marchandises, & lesdits directeurs & commis vérifieront seulement, sans aucun retardement ni frais, le nombre des tonneaux, caisses & ballots, & reconnaitront si les plombs sont sains & entiers. Permettons

aussidits commis, en cas que lesdits plombs soient rompus ou altérés, de visiter lesdites marchandises & de les saisir en cas de contravention, pour être lesdites marchandises confiscuées, & les contrevenans condamnés en cinq cens livres d'amende.

XVIII. Lesdites cinq especes de marchandises, qui seront envoyées par transit en pays étranger, ne pourront sortir que par les lieux ci-après dénommés ; savoir, celles destinées pour les ports d'Espagne, situés sur la mer Méditerranée, par les ports de Cette & Adge.

Celles qui sortiront du Royaume par terre pour l'Espagne, par les bureaux de Bayonne, du Pas de Beobie, Ascaing & Dainhoa.

Celles destinées pour l'Italie, par lesdits ports de Cette & Agde.

Celles destinées pour la Savoye & le Piémont, par les bureaux du Pont de Beauvoisin & de Champarillan.

Celles destinées pour Geneve & la Suisse, par les bureaux Seissel & Coulonges.

Celles destinées pour la Franche-Comté, par le bureau d'Auxonne.

Celles destinées pour les trois Evêchés, la Lorraine & l'Alsace, par les bureaux de Ste. Menehould & Auxonne.

Celles destinées pour les Pays bas de domination étrangère, par les bureaux de Lille & de Maubeuge.

Faisons très-expresses défenses de faire sortir du Royaume par d'autres ports & bureaux lesdites marchandises, lorsqu'elles passeront par transit avec exemption de droits, à peine de confiscation des marchandises, voitures & équipages, & de trois mille livres d'amende.

XIX. Les marchandises ci-après spécifiées provenantes des isles & colonies Françaises, & destinées pour être consommées dans le Royaume, payeront à l'avenir pour droits d'entrée dans les ports de Calais, Dieppe, le Havre, Rouen, Honfleur, la Rochelle, Bourdeaux, Bayonne & Cette.

Savoir les moscovades ou Sucres bruts, le cent pesant, deux livres dix sols, dont il appartiendra trente-trois sols quatre deniers au fermier du domaine d'Occident, & seize sols huit deniers au fermier général des cinq grosses fermes.

Les sucres terrés ou cassonnades, le cent pesant huit livres, dont deux livres appartiendront au fermier du domaine d'Occident, & six livres au fermier général des cinq grosses fermes.

L'indigo, cent sols le cent pesant.

Le gingembre, quinze sols du cent pesant.

G g g ij

Le coton en laine, trente sols du cent pesant.

Le Rocou, deux livres dix sols du cent pesant.

Les confitures, cinq livres du cent pesant.

La casse ou canefice, une livre le cent pesant.

Le cacao, dix livres le cent pesant.

Les cuirs secs & en poil, cinq sols de la piece.

Le caret ou écaille de tortue de toutes sortes, sept livres du cent pesant.

La totalité des droits sur lesdites neufs dernieres especes de marchandises sera levée un profit du fermier général des cinq grosses fermes.

XX. Les marchandises dénommées au précédent article, qui seront apportées par mer dans les ports de St. Malo, Morlaix, Brest & Nantes, ne pourront être introduites dans les autres provinces du Royaume pour y être consommées, qu'en payant les mêmes droits.

XXI. Toutes les marchandises provenant des isles & colonies Françaises, payeront à leur arrivée dans lesdits ports de Bretagne, outre & par-dessus les droits qui s'y levont suivant l'usage accoutumé, les droits de pré-vôté, tels qu'ils sont perçus à Nantes, sans aucune restitution desdits droits lorsque lesdites marchandises seront transportées en pays étranger, ni aucune domination ni imputation sur les droits énoncés dans le dix-neuvieme article, quand elles seront introduites dans les provinces des cinq grosses fermes, ou autres provinces du Royaume.

XXII. Les sucres blancs & non raffinés provenans de la colonie de Cayenne, entrans par les ports de Calais, Dieppe, le Havre, Rouen, Honfleur, la Rochelle, Bourdeaux, Bayonne & Cette, destinés pour la consommation du Royaume, ne payeront que quatre livres du cent pesant, conformément aux Arrêts du 19 Septembre 1682, & 12 Octobre 1700, & à l'égard de ceux qui seront apportés dans les ports de Bretagne, ils y payeront les mêmes droits que les sucres terres provenans des autres colonies Françaises; favoir, à leur arrivée les droits de prévôté de Nantes, & autres droits locaux, & à la sortie de Bretagne pour entrer dans les provinces des cinq grosses fermes, & autres provinces du Royaume, & y être consommés, les huit livres qui sont portés par l'article 19.

XXIII. Les marchandises provenant des isles & colonies Françaises, & non dénommées dans l'article XIX. payeront les droits fixés par le tarif de 1664, dans les provinces des cinq grosses fermes, & les droits locaux tels qu'ils ont été précédemment perçus dans les provinces réputées étrangères, à la réserve néan-

moins des sucres raffinés en pain provenant desdites isles & colonies, qui payeront à toutes les entrées du Royaume, même dans les ports de la province de Bretagne & à Bayonne, vingt-deux livres dix sols du cent pesant, conformément aux Arrêts des 25 Avril 1690, & 20 Juin 1698.

XXIV. Les droits portés par ledit Arrêt du 25 Avril 1690, sur les sucres étrangers de toute qualité, seront aussi payés dans tous les ports du Royaume, même dans les ports de Bretagne, & dans ceux de Marseille, Bayonne & Dunkerque, nonobstant tous privileges & toutes franchises ci-devant accordés; & lesdits sucres ne pourront jouir de l'entrepôt qui a été accordé par ledit Arrêt du 25 Avril 1690, ou autres Arrêts subséquents, qui demeureront révoqués, à l'exception néanmoins des cassonnades du bresil qui pourront être entreposées dans les seuls ports de Bayonne & de Marseille, & ne pourront sortir dudit entrepôt avec exemption des droits portés par l'Arrêt du 25 Avril 1690, que pour être transportés en pays étranger, sans que ladite exemption puisse être prétendue pour celles qui seront consommées dans lesdites villes & dans leur territoire.

XXV. Toutes les marchandises du cru des isles & colonies Françaises payeront au fermier du domaine d'Occident à leur arrivée dans tous les ports du Royaume, même dans les ports francs & dans ceux des provinces réputées étrangères, une fois seulement, trois pour cent en nature, ou de leur valeur, quand même elles seroient déclarées pour être transportées en pays étranger.

XXVI. Défendons très-expressement aux habitans des isles & colonies, & aux négocians du Royaume, de transporter desdites isles & colonies dans les pays étrangers ou dans les isles étrangères voisines desdites colonies, par des vaisseaux François ou étrangers, aucunes marchandises du cru des isles Françaises, à peine de confiscation des vaisseaux & marchandises & de mille livres d'amende qui sera prononcée par les Officiers de l'Amirauté, & contre les capitaines & maîtres des bâtimens, d'en répondre en leurs propres & privés noms, de prison pendant un an, & d'être déclarés incapables de commander ni de servir en qualité d'officier sur aucun bâtiment; à l'effet de quoi les capitaines seront tenus de représenter à leur arrivée en France un état signé des commis du domaine d'Occident, des marchandises qu'ils auront chargées ausdites isles.

XXVII. Faisons aussi sous les mêmes peines très-expresses inhibitions & défenses aux né-

gocians du Royaume, capitaines & maîtres des vaisseaux destinés pour les isles & colonies Françoises, de prendre & charger dans aucun pays étranger, même dans l'isle de Madere, aucuns vins ou autres denrées & marchandises pour les transporter dans lesdites colonies.

XXVIII. Les droits d'entrée qui auront été payés sur les marchandises des isles & colonies Françoises, ne seront point restitués, quand même elles passeront à l'étranger, & elles seront sujettes aux droits de sortie : à l'exception néanmoins des sucres de toutes sortes, de l'indigo, gingembre, casse, rocou, cacao, drogueries & épiceries.

XXIX. Les sucres de toutes sortes, & les sirops des isles & colonies Françoises, seront déclarés à leur arrivée dans tous les ports du Royaume, par quantité de futailles ou caisses, sans que les négocians, capitaines, ou maîtres des vaisseaux soient assujettis à les déclarer par poids ; mais la déclaration des autres marchandises sera faite suivant l'usage ordinaire, par quantité, qualité & poids, & aucune marchandise ne pourra être déchargée qu'en présence des commis des fermes.

XXX. Les magasins servans à l'entrepôt des marchandises & denrées du Royaume destinées pour les isles & colonies Françoises, de celles du cru desdites isles, du bœuf salé des pays étrangers, & des cassonnades du bresil, seront choisis par les négocians à leurs frais, & fermés à trois clefs différentes, dont l'une sera remise au commis du fermier des cinq grosses fermes, l'autre au commis du fermier du domaine d'Occident, & la troisième entre les mains de celui qui sera pour ce préposé par les négocians.

XXXI. Attendu la modération faite par cesdites présentes, des droits d'entrée sur les sucres bruts ou moscovades, provenant des isles & colonies Françoises, la restitution des droits d'entrée, ordonnée par les Arrêts du Conseil des 8 Septembre 1684, & premier Septembre 1699, sur le pied de neuf livres, & de six livres quinze sols, demeurera à l'avenir réglée

à cinq livres douze sols six deniers par cent, pesant de sucre raffiné, dans les villes de Bourdeaux, la Rochelle, Rouen & Dieppe, qui seront transportés dans les pays étrangers, & desdites cinq livres douze sols six deniers il en sera restitué trois livres quinze sols par le fermier du domaine d'Occident, & une livre dix-sept sols six deniers par le fermier général des cinq grosses fermes.

Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers, les gens tenant notre Cour de Parlement, Chambre des Comptes & Cour des Aydes à Paris, que ces présentes ils aient à faire lire, publier & registrer, & le contenu en icelles, garder & observer & exécuter selon leur forme & teneur, nonobstant tous Edits, Déclarations, Réglemens, Arrêts, ou autres choses à ce contraires, auxquels nous avons dérogé & dérogeons par ces présentes, aux copies desquelles collationnées par l'un de nos amés & féaux Conseillers Secretaires, voulons que foi soit ajoutée comme à l'original ; car tel est notre plaisir. Et afin que ce soit chose ferme & stable à toujours, nous y avons fait mettre notre Scel à cesdites présentes. Donné à Paris au mois d'Avril, l'an de grace mil sept cent dix-sept, & de notre regne le deuxième. Signé, LOUIS. Et plus bas, par le Roi, LE DUC D'ORLÉANS Régent, présent. PHELYPEAUX. Visa, DAGUESSEAU. Vu au Conseil, VILLEROI. Et scellé du grand Sceau de cire verte en des lacs de soye rouge & verte.

Registrées, oui, & ce requérant le Procureur-Général du Roi, pour être exécutées selon leur forme & teneur, & copies collationnées envoyées aux Bailliages & Sénéchaussées du ressort pour y être lues, publiées & registrées ; enjoint aux Substituts du Procureur-Général du Roi d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans un mois, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris en Parlement le deuxième jour de Mai mil sept cent dix-sept. Signé DONGOIS.



R E G L E M E N T ,

Au sujet des Matelots.

A Paris le 8 Mars 1722.

D E P A R L E R O I.

SA MAJESTÉ étant informée que les Capitaines des vaisseaux marchands de ses Sujets embarquent des matelots qui ne sont point compris dans le rôle de leur équipage : Que d'autres débarquent des matelots compris sur ce rôle, & en prennent d'autres pour mettre à leur place, sans faire mention de ces changemens ; Et qu'il y en a aussi qui embarquent des passagers, sans qu'il en soit fait aucune mention sur lesdits rôles : Et Sa Majesté désirant empêcher la continuation d'un pareil abus, de l'avis de M. le Duc d'Orléans, Régent, Elle a fait le présent Règlement, qu'Elle veut être exécuté en tout son contenu.

ARTICLE PREMIER.

Fait défenses à tous Capitaines, Patrons & Maîtres de navire, d'embarquer sur les navires & autres bâtimens de mer qu'ils commanderont, aucun matelot qui ne soit compris dans le rôle d'équipage, à peine de soixante livres d'amende pour chaque matelot embarqué.

II. Leur défend aussi Sa Majesté de débarquer des matelots contenus sur le rôle d'équipage, & d'en embarquer d'autres, sans faire mention au bureau des classes desdits changemens, à peine de soixante livres d'amende pour chaque matelot débarqué, & pareille somme pour chaque matelot embarqué.

III. Leur défend de prendre aucun passager

sans en faire mention au bas du rôle de leur équipage, à peine de soixante livres d'amende, pour chaque passager embarqué.

IV. Toutes les amendes mentionnées au présent Règlement seront solidaires, tant contre les capitaines, patrons & maîtres, que contre les propriétaires des bâtimens, & seront poursuivies à la Requête des Procureurs de Sa Majesté des Amirautés.

V. Le tiers desdites amendes appartiendra au Dénoncateur.

VI. Les Commissaires de Marine, Commis principaux & ordinaires, ayant le détail des Classes dans les départemens & quartiers, donneront avis aux Procureurs de Sa Majesté des Amirautés, chacun dans leurs districts, de ceux qu'ils sauront avoir contrevenu au présent Règlement, & sur leur avis, lesdits Procureurs de Sa Majesté seront tenus de faire les poursuites nécessaires à leur requête.

MANDE & ordonne Sa Majesté à Mons. le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution du présent Règlement, & de faire lire, publier & afficher partout où besoin sera ; comme aussi aux Intendans & Commissaires-Généraux de la Marine, de tenir la main à son exécution, & à tous autres qu'il appartiendra de s'y conformer. Fait à Paris le huitième jour de Mars mil sept cent vingt-deux. *Signé, LOUIS. Et plus bas, FLEURIAU.*



ORDONNANCE DU ROI,

Portant itératives défenses aux Capitaines de navires armés pour la course, d'embarquer des matelots qui n'auront pas été inscrits sur les rôles de leurs équipages, à peine de privation du commandement desdits navires.

Du 13 Avril 1757.

D E P A R L E R O I.

SA MAJESTÉ s'étant fait représenter les articles 7 & 8 de sa Déclaration du 18 Décembre 1728, portant défenses aux Capitaines, maîtres ou patrons de navires, d'embarquer aucun matelot ni passager sans en faire mention sur leurs rôles d'équipages, par les Officiers chargés du détail des classes, à peine de soixante livres d'amende; l'article 28 du Règlement du 22 Juin 1753, pour la police & discipline des équipages des navires expédiés pour les colonies de l'Amérique, contenant semblables défenses, sous peine d'un mois de prison contre lesdits Capitaines, maîtres ou patrons; & l'article 29 dudit Règlement, portant qu'à l'arrivée dans les ports du Royaume, il sera fait une revue exacte sur le bord par les Officiers chargés du détail des classes, à l'effet de vérifier les contraventions au susdit Règlement: Et Sa Majesté étant informée que nonobstant ces différentes dispositions & les ordres particuliers qu'Elle a fait donner fréquemment pour en assurer l'exécution de la part des Capitaines, maîtres & patrons des navires armés pour faire la course contre les Ennemis, lesdits Capitaines commettent à cet égard des abus considérables, en recevant sur leurs bords des matelots de différens départemens, qui se font absenter de chez eux sans permission des Officiers chargés du détail des classes dans ces départemens, & qui n'auroient pas pu être inscrits sur les rôles des équipages, par les Officiers des classes établis dans les lieux où lesdits matelots sont embarqués. A quoi désirant pourvoir d'une manière propre à réprimer une licence aussi préjudiciable au bien de son service, & si contraire au maintien de l'ordre & discipline des gens de mer: Sa Majesté a ordonné & ordonne, veut & entend, que tout Capitaine, maître ou patron qui aura embarqué des

matelots, & autres gens de mer, sans qu'ils aient été inscrits sur le rôle de l'équipage par l'Officier chargé du détail des classes, sera aussitôt privé du commandement du navire, sans qu'il puisse être employé dans le même navire, sous quelque dénomination que ce puisse être: Et pour assurer pleinement l'exécution dudit ordre, enjoint Sa Majesté aux Commissaires de la Marine ou autres Officiers chargés du détail des classes, de faire des revues fréquentes à bord des navires expédiés pour la course, soit avant, soit après lesdites expéditions, & même dans les navires expédiés en d'autres ports, qui viendront pour cause de relâche ou autrement, dans l'étendue des départemens desdits Commissaires; d'examiner soigneusement, en faisant lesdites revues, si les Capitaines sont tombées en contravention des règles établies par les Ordonnances, au sujet de la police & discipline des équipages, notamment sur ce qui est porté par la présente, concernant les matelots embarqués sans être inscrits sur les rôles de l'équipage; & de tenir, dans ledit cas, ledit rôle pour être remis à celui qui devra être chargé de prendre le commandement du navire, au lieu & place du délinquant.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, Gouverneur & Lieutenant général de la province de Bretagne, aux Intendans de la Marine & des Classes, Commissaires généraux & ordinaires de la Marine, & à tous autres Officiers qu'il appartiendra, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera lue, publiée & affichée & enregistrée par-tout où besoin sera. Fait à Versailles, le treize Avril mil sept cent cinquante-sept. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PEIRENC DE MORAS.



R E G L E M E N T AU SUJET DES ENGAGÉS ET FUISLS,

Qui doivent être portés par les navires marchands aux Colonies des Isles Françaises de l'Amérique & de la Nouvelle France.

Du 16 Novembre 1716.

LE ROI ayant été informé, que par différens Ord. les négocians ont été assujettis en différens temps, d'envoyer dans les vaisseaux qu'ils destinoient pour les colonies des isles Françaises de l'Amérique, des bestiaux, des engagés, & une certaine quantité de farine, suivant les besoins que ces colonies en avoient: Et que par celles des 19 Février 1698, 8 Avril 1699, 26 Décembre 1703, 17 Novembre 1706, 3 Août 1707 & 20 Mars 1714, ils ont été assujettis à faire porter, tant auxdites isles qu'en la Nouvelle France un certain nombre d'engagés & de fusils boucaniers, lesquelles obligations étoient énoncées dans les passe-ports de S. M. Mais ces négocians ayant été déchargés d'en prendre, par Edit du mois de Février 1716, ils ont cru être dispensés de ces obligations; & Sa Majesté n'ayant point entendu les en décharger par ledit Edit, les habitans des colonies ayant à présent également besoin d'engagés & de fusils, Elle a jugé à propos de l'avis de M. le Duc d'Orléans son Oncle Régent, d'expliquer ses intentions, & de faire le présent Règlement qu'Elle veut être exécuté à l'avenir.

TITRE PREMIER.

Des Engagés.

ARTICLE PREMIER.

Tous les capitaines des bâtimens marchands qui iront aux colonies des isles Françaises de l'Amérique & de la Nouvelle France ou Canada, excepté ceux qui iront à la traite des negres, seront tenus d'y porter des engagés; savoir, dans les bâtimens de soixante tonneaux & au-dessous, trois engagés, dans ceux de soixante tonneaux jusqu'à cent, quatre engagés, & dans ceux de cent tonneaux & au-dessus, six engagés.

II. La condition de porter lesdits engagés, sera insérée dans les congés de l'Amiral, qui seront délivrés pour la navigation desdits navires.

III. Lesdits engagés auront au moins 18 ans & ne pourront être plus âgés de 40; ils seront de la grandeur au moins de 4 pieds & en état de travailler, & le terme de leur engagement sera de 3 ans.

IV. La reconnaissance en sera faite par les Officiers de l'Amirauté des ports où les bâtimens seront expédiés, lesquels rejeteront ceux qui ne seront pas de l'âge & de la qualité mentionnée dans le précédent article, ou qui ne leur paroîtront pas de bonne complexion.

V. Le signalement desdits engagés sera mentionné dans le rôle d'équipage.

VI. Les engagés qui sauront les métiers de maçon, tailleur de pierres, forgeron, ferrurier, menuisier, tonnellier, charpentier, calfat & autres métiers qui peuvent être utiles dans les colonies, seront passés pour deux, & il fera fait mention du métier qu'ils sauront dans leur signalement.

VII. Les capitaines desdits bâtimens abordans dans les colonies, seront tenus de représenter aux Gouverneurs & Intendans, ou Commissaires Ordonnateurs lesdits Engagés, avec le rôle de leur signalement, pour vérifier si ce sont les mêmes qui auront dû être embarqués, & s'ils sont de la qualité prescrite.

VIII. Ils conviendront du prix avec les habitans pour lesdits engagés; & en cas que lesdits Capitaines ne puissent pas en convenir, les Gouverneurs & Intendans ou Commissaires Ordonnateurs obligeront les habitans qui n'en auront pas le nombre prescrit par les Ordonnances, de s'en charger, & ils en régleront le prix.

IX. Lesdits Capitaines seront tenus de prendre un certificat desdits Gouverneurs, visé de l'Intendant ou Commissaire Ordonnateur, qui feront mention de la remise desdits engagés aux habitans, & que ce sont les mêmes qui auront dû être embarqués.

X. Les Capitaines desdits bâtimens seront tenus à leur retour en France, en faisant leurs déclarations de remettre lesdits certificats aux Officiers de l'Amirauté.

XI.

XI. Les Capitaines & propriétaires desdits bâtimens seront condamnés solidairement par les Officiers de l'Amirauté à deux cens livres d'amende, pour chaque engagé qu'ils n'auront pas porté dans les colonies, sauf l'appel aux Cours de Parlement où lesdites Amirautés ressortissent

dre un certificat desdits Gouverneurs, visé de l'Intendant ou Commissaire Ordonnateur, de la remise desdits fusils, dans lequel sera fait mention des sommes qu'ils auront payées en cas qu'il y en ait eu de rebutés.

X. Ils seront pareillement tenus de remettre à leur retour en France, en faisant leur déclaration, lesdits certificats aux Officiers de l'Amirauté.

XI. Les Capitaines & propriétaires desdits bâtimens seront condamnés solidairement par les Officiers de l'Amirauté à cinquante liv. d'amende pour chacun des fusils qu'ils n'auront pas portés dans les colonies, sauf l'appel aux Cours de Parlement où lesdites Amirautés ressortissent.

TITRE II.

Des Fusils.

ARTICLE PREMIER.

Tous les Capitaines des bâtimens marchands qui iront dans les colonies des isles Françaises de l'Amérique & de la Nouvelle France ou Canada, excepté ceux qui iront à la traite des negres, seront tenus d'y porter chacun dans leurs vaisseaux 4 fusils boucaniers ou de chasse, à garniture de cuivre jaune.

II. La condition de porter lesdits fusils boucaniers ou de chasse, sera insérée dans les congés de l'Amiral, qui seront délivrés pour la navigation desdits navires.

III. Les fusils boucaniers auront 4 pieds 4 pouces, & seront du calibre d'une balle de dix-huit à la livre, poids de marc, & seront légers.

IV. Les fusils de chasse seront de la longueur de 4 pieds & légers.

V. Lesdits Capitaines remettront à leur arrivée lesdits fusils dans la salle d'armes du magasin de Sa Majesté, de l'endroit où ils aborderont, pour être ensuite examinés & éprouvés en présence du Gouverneur.

VI. Si dans l'épreuve qui sera faite il s'en trouve de rebut, lesdits Capitaines seront tenus de payer 30. liv. pour chacun de ceux qui seront rebutés.

VII. Ladite somme de trente livres sera employée par les Gouverneurs & Intendans ou Commissaires Ordonnateurs, en achat de fusils pour les pauvres habitans, lesquels leur seront distribués aussi-tôt.

VIII. Lesdits Capitaines laisseront les fusils qu'ils auront apportés dans les magasins de Sa Majesté, jusqu'à ce que leurs correspondans les aient vendus, ou que les Gouverneurs les aient fait distribuer dans les compagnies de milices, auquel cas ils donneront conjointement avec l'Intendant ou Commissaire Ordonnateur les ordres nécessaires pour leur payement.

IX. Lesdits Capitaines seront tenus de pren-

TITRE III.

Des Poursuites & Amendes.

ARTICLE PREMIER.

Toutes les poursuites pour les contraventions au présent Règlement, seront faites à la requête & diligence des Procureurs du Roi des Amirautés.

II. Les amendes qui seront prononcées pour lesdites contraventions dans les Sieges particuliers des Amirautés, appartiendront à l'Amiral; Et à l'égard de celles qui seront prononcées dans les Sieges Généraux des Tables de Marbre, il ne lui en appartiendra que moitié & l'autre moitié à S. M. le tout conformément à l'Ordonnance de 1681.

Les Gouverneurs & Intendans ou Commissaires Ordonnateurs rendront compte conjointement tous les six mois au Conseil de marine, du nombre des engagés & des fusils que chaque vaisseau marchand aura porté, des sommes payées pour les fusils défectueux, & de l'emploi qui en aura été fait.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Comte de Toulouse, Amiral de France, aux Gouverneurs & Lieutenans Généraux dans l'Amérique septentrionale & méridionale, aux Intendans, Gouverneurs particuliers, Commissaires Ordonnateurs & autres Officiers qu'il appartiendra, de tenir chacun en droit soi la main à l'exécution du présent Règlement, lequel sera lu, publié & affiché par-tout où besoin sera. Fait, à Paris le seize Novembre mil sept cent. seize. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.



R É G L E M E N T,

Au sujet des engagés & fusils qui doivent être portés par les navires marchands aux colonies des Isles Françaises de l'Amérique & de la Nouvelle France.

A Fontainebleau le 15 Novembre 1728.

LE Roi s'étant fait représenter le Règlement rendu par Sa Majesté le 16 Novembre 1716, & les Lettres-Patentes expédiées sur icelui le même jour, concernant la quantité d'engagés & de fusils boucaniers ou de chasse qui doivent être portés aux colonies Françaises de l'Amérique & de la Nouvelle France, par les bâtimens marchands qui y sont destinés; l'Arrêt de son Conseil d'Etat du dix Janvier 1718, qui dispense les vaisseaux de la compagnie d'Occident, aujourd'hui compagnie des Indes, de porter des engagés & fusils dans la colonie de la Louisiane, & trois Ordonnances des 14 Janvier & 20 Mai 1721, & 15 Février 1724, dont la première concerne les prisonniers qui seront donnés aux armateurs des vaisseaux, au lieu d'engagés qu'ils doivent porter dans les colonies; la seconde dispense les armateurs de porter des engagés en payant 60 livres pour chacun de ceux qu'ils ne transféreront pas auxdites colonies sur leurs vaisseaux; & la troisième règle entr'autres choses qu'il sera payé 120 liv. pour les engagés de métier qui ne seront point portés auxdites isles & colonies; & Sa Majesté étant informée qu'il convient pour l'avantage desdites isles & colonies & l'utilité des négocians d'expliquer précisément ses intentions sur les différentes dispositions contenues dans lesdits Réglemens, Arrêts & Ordonnances, elle a fait le présent Règlement qu'elle veut être exécuté à l'avenir selon sa forme & teneur.

TITRE PREMIER.

Des Engagés.

ARTICLE PREMIER.

Tous les capitaines des bâtimens marchands qui iront aux colonies des isles Françaises de l'Amérique & de la Nouvelle France ou Canada, & Isle-Royale, excepté les vaisseaux de la compagnie des Indes destinés pour la colonie de la Louisiane, & pour la traite des Negres, ceux des marchands qui avec la permission de ladite

compagnie iront faire ladite traite des Negres; & ceux qui seront destinés pour aller faire la pêche de la morue; seront tenus d'y porter des engagés; savoir, dans les bâtimens de soixante tonneaux & au-dessous 3 engagés, dans ceux de 60 jusqu'à 100, quatre engagés, & dans ceux de 100 tonneaux & au-dessus, six engagés.

II. La condition de porter lesdits engagés sera insérée dans les congés de l'Amiral qui seront délivrés pour la navigation desdits bâtimens & navires.

III. Lesdits engagés auront au moins 18 ans; & ne pourront être plus âgés de quarante, ils seront de la grandeur au moins de quatre pieds & en état de travailler, & le terme de leur engagement sera de trois ans.

IV. La reconnaissance en sera faite par les Officiers de l'Amirauté des ports où les bâtimens seront expédiés, lesquels rejeteront ceux qui ne seront pas de l'âge & de la qualité mentionnée dans le précédent article, ou qui ne leur paroîtront pas de bonne complexion.

V. Le signalement desdits engagés sera mentionné dans le rôle d'équipage.

VI. Les engagés qui sauront les métiers de maçon, tailleur de pierre, forgeron, ferrurier, menuisier, tonnelier, charpentier, calfat & autres métiers qui peuvent être utiles dans les colonies, seront passés pour deux, & il sera fait mention du métier qu'ils sauront dans leur signalement; à l'effet de quoi les capitaines ou armateurs qui présenteront à l'avenir pour engagés des gens de métier, seront tenus de rapporter au bureau des classes un certificat des maîtres du métier; sous le titre duquel ils seront présentés, portant que lesdits engagés sont capables d'exercer ledit métier; lesquels maîtres de métier seront à cette fin indiqués auxdits capitaines ou armateurs par le commissaire ou commis aux classes qui délivrera le rôle d'équipage.

VII. Les capitaines desdits bâtimens abordans dans lesdites isles & colonies Françaises seront tenus de représenter aux Gouverneurs & Intendans ou Commissaires Ordonnateurs lesdits engagés avec le rôle de leur signalement pour

vérifier si ce sont les mêmes qui auront dû être embarqués, & s'ils sont de la qualité prescrite.

VIII. Chaque habitant desdites îles & colonies sera tenu de prendre un engagé par chaque vingtaine de Nègres qu'il aura sur son habitation, outre le commandeur. Les capitaines conviendront du prix desdits engagés avec lesdits habitants, & en cas qu'ils ne puissent point en convenir à l'amiable, lesdits Gouverneurs & Intendants ou Commissaires Ordonnateurs en régleront le prix & obligeront les habitants qui n'en auront pas le nombre ci-dessus prescrit de s'en charger.

IX. Les capitaines seront tenus de prendre un certificat desdits Gouverneurs, visé de l'Intendant ou Commissaire Ordonnateur, dans lequel il sera fait mention de la remise desdits engagés aux habitants, & que ce sont les mêmes qui auront dû être embarqués.

X. Seront tenus les capitaines à leur retour en France, en faisant leur déclaration de remettre lesdits certificats aux Officiers de l'Amirauté, & faite par eux de rapporter lesdits certificats, ils payeront entre les mains du Trésorier Général de la marine en exercice, un mois après l'arrivée de leurs bâtimens dans le port du débarquement; savoir, pour chaque simple engagé, la somme de 60 livres, & celle de 120 livres pour chaque engagé de métier qu'ils n'auront pas remis dans lesdites colonies, encore même qu'ils rapportent des certificats de désertion desdits engagés, auxquels S. M. défend aux Juges d'Amirauté d'avoir égard; veut Sa Majesté que faite d'avoir payé dans ledit temps d'un mois ils soient poursuivis pardevant lesdits Juges d'Amirauté, & condamnés au paiement desdites sommes, & en outre à une amende d'une somme égale à celle à laquelle ils auront été condamnés.

XI. Les particuliers que Sa Majesté destina par ses ordres à passer en qualité d'engagés dans lesdites colonies, ensemble les soldats de recrues qui y seront envoyés, soit qu'ils aient des métiers ou non, seront reçus dans les vaisseaux marchands destinés pour lesdites colonies; sur le pied d'un engagé chacun, & traités de la même manière que s'ils avoient été engagés par les capitaines ou armateurs, lesquels seront déchargés d'autant du nombre qu'ils auront été obligés d'embarquer, eu égard à la contenance de tonneaux de leurs bâtimens. Ils seront pareillement déchargés du nombre des engagés pour les places qui seront accordés aux Officiers desdites colonies & autres qui passeront dans lesdits bâtimens.

XII. Permet Sa Majesté aux capitaines ou

armateurs qui n'auront pas dans le temps du départ de leur bâtiment pour lesdites colonies, le nombre d'engagés prescrit par le présent Règlement, de payer avant le départ pour chacun de ceux qui leur manqueroit la somme de 60 liv. entre les mains du Commis du Trésorier-Général de la Marine en exercice, moyennant quoi & rapportant la quittance dudit Commis, ils seront déchargés.

XIII. N'entend Sa Majesté comprendre dans le précédent article, les vaisseaux qui seront destinés pour le Canada & l'Isle-Royale, dont les capitaines ou armateurs seront tenus d'embarquer le nombre effectif des engagés, prescrit par le premier article de ce Règlement.

TITRE II.

Des Fusils.

ARTICLE PREMIER.

Tous les capitaines des bâtimens marchands qui iront dans lesdites colonies des îles Françaises de l'Amérique, du Canada & l'Isle-Royale, excepté les capitaines des vaisseaux de la Compagnie des Indes, destinés pour la Louisiane & pour la traite des Nègres, ceux des bâtimens marchands qui, avec la permission de ladite Compagnie, iront faire ladite traite des Nègres, & ceux qui seront destinés pour aller faire la pêche de la morue, seront tenus d'y porter chacun dans leur vaisseaux quatre fusils boucaniers ou de chasse à garniture jaune.

II. La condition de porter lesdits fusils boucaniers ou de chasse sera insérée dans les congés de l'Amiral qui seront délivrés pour la navigation desdits navires.

III. Les fusils boucaniers auront quatre pieds quatre pouces, & seront du calibre d'une ballé de dix-huit à la liv. poid de marc, & seront légers.

IV. Les fusils de chasse seront de la longueur de quatre pieds & légers.

V. Les capitaines remettront à leur arrivée lesdits fusils dans la salle d'armes du magasin de Sa Majesté, de l'endroit où ils aborderont pour être ensuite examinés & éprouvés en présence du Gouverneur ou Commandant en son absence.

VI. Si dans l'épreuve qui sera faite il s'en trouve de rebut, lesdits capitaines seront tenus de payer 30 livres pour chaque fusil rebuté.

VII. Ladite somme de 30 liv. sera employée par les Gouverneurs & Intendants ou Commissaires Ordonnateurs en achat de fusils pour les pauvres habitants, lesquels seront distribués aussitôt.

ORDONNANCE DE LA MARINE.

VIII. Lesdits capitaines laisseront les fusils qu'ils auront apportés dans les magasins de Sa Majesté, jusqu'à ce qu'eux ou leurs correspondans les aient vendus, ou que les Gouverneurs les aient fait distribuer dans les compagnies de Milice, auquel cas ils donneront conjointement avec l'Intendant ou Commissaire Ordonnateur les ordres nécessaires pour leur payement.

IX. Lesdits capitaines seront tenus de prendre un certificat desdits Gouverneurs, visé de l'Intendant ou du Commissaire Ordonnateur de la remise desdits fusils; dans lequel il sera fait mention des sommes qu'ils auront payées, en cas qu'il y en ait de rebutés.

X. Ils seront pareillement tenus de remettre à leur retour en France, en faisant leur déclaration lesdits certificats aux Officiers d'Amirauté.

XI. Les capitaines & propriétaires desdits bâtimens seront condamnés solidairement par les Officiers de l'Amirauté à 50 livres d'amende pour chacun des fusils qu'ils n'auront pas portés dans les colonies, sauf l'appel aux Cours de Parlement où lesdites Amirautés ressortissent.

TITRE III.

Des Poursuites & Amendes.

ARTICLE PREMIER.

Les contraventions aux articles du présent Règlement seront poursuivies à la Requête des Procureurs de Sa Majesté des Amirautés, & les Sentences qui interviendront contre les délinquants, seront exécutées pour les condamnations d'amende, nonobstant l'appel & sans préjudice d'icelui, jusqu'à la concurrence de 300 liv. sans qu'il puisse être accordé de défenses, même lorsque l'amende sera plus forte que jus-

qu'à concurrence de ce qui excédera ladite somme de 300 livres.

II. Ceux qui appelleront desdites Sentences, seront tenus de faire statuer sur leur appel ou de le mettre en état d'être jugé définitivement dans un an du jour & date d'icelui; sinon & à faute de ce faire, ledit temps passé, ladite Sentence sortira son plein & entier effet, & l'amende sera distribuée conformément à ladite Sentence, & le dépositaire d'icelle bien & valablement déchargé.

III. Les amendes qui seront prononcées pour lesdites contraventions dans les Sieges particuliers des Amirautés, appartiendront à l'Amiral, & à l'égard de celles qui seront prononcées dans les Sieges généraux des Tables de Marbre, il ne lui en appartiendra que moitié, & l'autre moitié à Sa Majesté, le tout conformément à l'Ordonnance de 1681.

IV. Les Gouverneurs & Intendans ou Commissaires Ordonnateurs desdites colonies rendront compte conjointement tous les six mois au Secrétaire d'Etat, ayant le département de la Marine, du nombre des engagés, des fusils que chaque vaisseau marchands aura porté, des sommes payées pour les fusils défectueux, & de l'emploi qui en aura été fait.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Comte de Toulouse, Amiral de France, aux Gouverneurs & Lieutenans-Généraux dans l'Amérique Septentrionale & Méridionale, aux Intendans, Gouverneurs particuliers, Commissaires Ordonnateurs & autres Officiers qu'il appartiendra, de tenir chacun en droit soi la main à l'exécution du présent Règlement, lequel sera lu, publié & affiché par-tout où besoin sera. Fait à Fontainebleau, le quinze Novembre mil sept cent vingt-huit. Signé, LOUIS. Et plus bas, PHELYPEAUX.

É D I T

*Touchant la Police des Isles de l'Amérique Françoisse, appelé
Code Noir.*

Du mois de Mars 1685.

LOUIS par la grâce de Dieu, Roi de France & de Navarre: A tous présens & à venir, Salut. Comme nous devons également nos soins à tous les peuples que la divine providence a

mis sous notre obéissance; nous avons bien voulu faire examiner en notre présence les mémoires qui nous ont été envoyés par nos Officiers de nos îles de l'Amérique, par lesquels

ayant été informé du besoin qu'ils ont de notre autorité & de notre Justice, pour y maintenir la discipline de l'Eglise catholique, apostolique & romaine, & pour y régler ce qui concerne l'état & la qualité des esclaves dans nosdites îles; & désirant y pourvoir & leur faire connoître qu'encore qu'ils habitent des climats infiniment éloignés de notre séjour ordinaire, nous leur sommes toujours présent, non-seulement par l'étendue de notre puissance; mais encore pour la promptitude de notre application à les secourir dans leurs nécessités.

A CES CAUSES de l'avis de notre Conseil & de notre certaine science, pleine puissance & autorité royale, nous avons dit, statué & ordonné, disons, statuons & ordonnons, voulons & nous plaît ce qui ensuit..

ARTICLE PREMIER.

Voulons & entendons que l'Edit du feu Roi de glorieuse mémoire, notre très-honoré Seigneur & pere du 23 Avril 1615, soit exécuté dans nos îles, ce faisant enjoignons à tous nos Officiers de chasser hors de nos îles, tous les Juifs qui y ont établi leur résidence, auxquels, comme aux ennemis déclarés du nom chrétien nous commandons d'en sortir dans trois mois, à compter du jour de la publication des présentes, à peine de confiscation de corps & de biens.

II. Tous les esclaves qui seront dans nos îles seront baptisés, instruits dans la religion catholique, apostolique & romaine. Enjoignons aux habitans qui achèteront des Negres nouvellement arrivés, d'en avertir les Gouverneurs & Intendans desdites îles, dans huitaine au plus tard, à peine d'amende arbitraire, lesquels donneront les ordres nécessaires pour les faire instruire & baptiser dans le temps convenable.

III. Interdisons tout exercice public d'autre religion que de la catholique, apostolique & romaine, voulons que les contrevenans soient punis comme rébellés & désobéissans à nos Commandemens. Défendons toutes assemblées pour cet effet, lesquelles déclarons conventicules, illicites & séditieuses, sujettes à la même peine qui aura lieu même contre les maîtres qui les permettront ou souffriront à l'égard de leurs esclaves.

IV. Ne seront préposés aucuns commandeurs à la direction des Negres, qui ne fassent profession de la religion catholique, apostolique & romaine, à peine de confiscation desdits Negres contre les maîtres qui les auront préposés, & de punition arbitraire contre les commandeurs qui auront accepté ladite direction.

V. Défendons à nos sujets de la religion prétendue réformée, d'apporter aucun trouble ni empêchement à nos autres sujets, même à leurs esclaves dans le libre exercice de la religion catholique, apostolique & romaine, à peine de punition exemplaire.

VI. Enjoignons à tous nos sujets de quelque qualité & condition qu'ils soient, d'observer les jours de Dimanches & Fêtes qui sont gardés par nos sujets de la religion catholique, apostolique & romaine. Leur défendons de travailler ni faire travailler leurs esclaves esdits jours, depuis l'heure de minuit jusqu'à l'autre minuit, soit à la culture de la terre, à la manufacture des sucres, & à tous autres ouvrages; à peine d'amende & de punition arbitraire contre les maîtres, & de confiscation tant des sucres que desdits esclaves qui seront surpris par nos Officiers dans leur travail.

VII. Leur défendons pareillement de tenir le marché des Negres, & tous autres marchés, lesdits jours, sur pareilles peines, & de confiscations des marchandises qui se trouveront alors au marché, & d'amende arbitraire contre les marchands.

VIII. Déclarons nos sujets qui ne sont pas de la religion catholique, apostolique & romaine, incapables de contracter à l'avenir aucun mariage valable. Déclarons bâtards les enfans qui naîtront de telles conjonctions, que nous voulons être tenus & réputés, tenons & réputons pour vrais cocubinages.

IX. Les hommes libres qui auront un ou plusieurs enfans de leur concubinage avec leurs esclaves, ensemble les maîtres qu'il l'auront souffert, seront chacun condamné à une amende de deux mille livres de sucre; & s'ils sont les maîtres de l'esclave, de laquelle ils auront eu lesdits enfans, voulons qu'outre l'amende ils soient privés de l'esclave & des enfans; & qu'elle & eux soient confisqués au profit de l'Hôpital, sans jamais pouvoir être affranchis. N'entendons toutefois le présent article avoir lieu, lorsque l'homme n'étant point marié à une autre personne durant son concubinage avec son esclave, épousera dans les formes observées par l'Eglise sadite esclave, qui sera affranchie par ce moyen & les enfans rendus libres & légitimes.

X. Lesdites solemnités prescrites par l'Ordonnance de Blois, articles 40, 41, 42, & par la Déclaration du mois de Novembre 1639, pour les mariages, seront observées tant à l'égard des personnes libres que des esclaves; sans néanmoins que le consentement du pere & de la mere de l'esclave y soit nécessaire; mais celui du maître seulement.

XI. Défendons aux curés de procéder aux mariages des esclaves, s'ils ne font apparoir du consentement de leur maître. Défendons aussi aux maîtres d'user d'aucunes contraintes sur leurs esclaves pour les marier contre leur gré.

XII. Les enfans qui naîtront de mariage entre esclaves, seront esclaves & appartiendront aux maîtres des femmes esclaves & non à ceux de leur mari, si le mari & la femme ont des maîtres différens.

XIII. Voulons que si le mari esclave a épousé une femme libre, les enfans tant mâles que filles suivant la condition de leur mere, & soient libres comme elle, nonobstant la servitude de leur pere; & que si le pere est libre & la mere esclave, les enfans soient esclaves pareillement.

XIV. Les maîtres seront tenus de faire mettre en terre sainte, dans les cimetières destinés à cet effet, leurs esclaves baptisés; & à l'égard de ceux qui mourront sans avoir reçu le baptême, ils seront enterrés la nuit dans quelque champ voisin du lieu où ils seront décédés.

XV. Défendons aux esclaves de porter aucunes armes offensives, ni de gros bâtons, à peine du fouet & de confiscation des armes au profit de celui qui les en trouvera saisis, à l'exception seulement de ceux qui seront envoyés à la chasse par leurs maîtres & qui seront porteurs de leurs billets, ou marque connue.

XVI. Défendons pareillement aux esclaves appartenans à différens maîtres, de s'attrouper, soit le jour ou la nuit, sous prétexte de nêces ou autrement, soit chez un de leurs maîtres ou ailleurs, & encore moins dans les grands chemins ou lieux écartés, à peine de punition corporelle qui ne pourra être moindre que du fouet & de la fleur de lys; & en cas de fréquentes récidives & autres circonstances aggravantes, pourront être punis de mort; ce que nous laissons à l'arbitrage des Juges. Enjoignons à tous nos sujets de courir sur les contrevenans, de les arrêter & conduire en prison, bien qu'ils ne soient Officiers, & qu'il n'y ait contr'eux encore aucun décret.

XVII. Les maîtres qui seront convaincus d'avoir permis ou toléré telles assemblées composées d'autres esclaves que de ceux qui leur appartiennent, seront condamnés en leur propre & privé nom, de réparer tout le dommage qui aura été fait à leurs voisins, à l'occasion desdites assemblées, & en dix écus d'amende pour la première fois, & au double au cas de récidive.

XVIII. Défendons aux esclaves de vendre des cannes de sucre, pour quelque cause ou occasion que ce soit, même avec la permission

de leur maître, à peine du fouet contre les esclaves; & de dix livres tournois contre leurs maîtres qui l'auront permis, & de pareille amende contre l'acheteur.

XIX. Leur défendons aussi d'exposer en vente au marché ni de porter dans les maisons particulières pour vendre aucunes fortes de denrées, même de fruits, légumes, bois à brûler, herbes pour leur nourriture & des bestiaux à leurs manufactures, sans permission expresse de leurs maîtres, par un billet, ou par des marques connues, à peine de revendication des choses ainsi vendues, sans restitution du prix par leurs maîtres, & de six livres tournois d'amende à leur profit contre les acheteurs.

XX. Voulons à cet effet que deux personnes soient préposées par nos Officiers dans chacun marché, pour examiner les denrées & marchandises qui seront apportées par les esclaves, en semble les billets & marques de leurs maîtres.

XXI. Permettons à tous nos sujets habitans des isles, de se saisir de toutes les choses dont ils trouveront les esclaves chargés, lorsqu'ils n'auront point de billets de leurs maîtres, ni de marques connues, pour être rendues incessamment à leurs maîtres, si les habitations sont voisines du lieu où les esclaves auront été surpris en délit, sinon elles seront incessamment envoyées à l'Hôpital pour y être en dépôt jusqu'à ce que les maîtres en aient été avertis.

XXII. Seront tenus les maîtres de fournir par chacune semaine à leurs esclaves âgés de dix ans & au-dessus, pour leur nourriture, deux pots & demi mesure du pays de farine magnoc, ou trois caillaves pesant deux livres & demie chacune au moins, ou choses équivalentes, avec deux livres de bœuf salé ou trois livres de poisson ou autres choses à proportion, & aux enfans depuis qu'ils sont sevrés jusqu'à l'âge de dix ans, la moitié des vivres ci-dessus.

XXIII. Leur défendons de donner aux esclaves de l'eau-de-vie de canne, guildive, pour tenir lieu de la subsistance mentionnée au précédent article.

XXIV. Leur défendons pareillement de se décharger de la nourriture & subsistance de leurs esclaves en leur permettant de travailler certain jour de la semaine pour leur compte particulier.

XXV. Seront tenus les maîtres de fournir à chacun esclave par chacun an deux habits de toile ou quatre aunes de toiles au gré desdits maîtres.

XXVI. Les esclaves qui ne seront point nourris, vêtus & entretenus par leurs maîtres selon que nous l'avons ordonné par ces présentes, pourront en donner avis à notre Procureur, &

mettre leurs mémoires entre ses mains, sur lesquels, & même d'office, si les avis lui en viennent d'ailleurs, les maîtres seront poursuivis à sa Requête & sans frais; ce que nous voulons être observé pour les crieries & traitemens barbares & inhumains des maîtres envers leurs esclaves.

XXVII. Les esclaves infirmes par vieillesse, maladie, ou autrement, soit que la maladie soit incurable ou non, seront nourris & entretenus par leurs maîtres; & en cas qu'ils les eussent abandonnés, lesdits esclaves seront adjugés à l'Hôpital, auquel les maîtres seront condamnés de payer six sols, par chacun jour pour leur nourriture & entretien de chacun esclave.

XXVIII. Déclarons les esclaves ne pouvoir rien avoir qui ne soit à leur maître, & tout ce qui leur vient par industrie, ou par la libéralité d'autres personnes ou autrement à quelque titre que ce soit, être acquis en pleine propriété à leur maître, sans que les enfans des esclaves, leur pere & mere, leurs parens, & tous autres libres ou esclaves puissent rien prétendre par succession, disposition entrevifs ou à cause de mort, lesquelles dispositions nous déclarons nulles, ensemble toutes les promesses & obligations qu'ils auroient faites, comme étant faites par gens incapables de disposer & contracter de leur chef.

XXIX. Voulons néanmoins que les maîtres soient tenus de ce que les esclaves auront fait par leur ordre & commandement, ensemble ce qu'ils auront géré & négocié dans la boutique, & pour l'espèce particulière du commerce à laquelle les maîtres les auront proposés: ils seront tenus seulement jusqu'à concurrence de ce qui aura tourné au profit des maîtres; le pécule desdits esclaves que leurs maîtres leur auront permis en sera tenu, après que leurs maîtres en auront déduit par préférence ce qui pourra leur en être dû, sinon que le pécule consistant en tout ou partie en marchandises, dont les esclaves auront permission de faire trafic à part, sur lesquelles leurs maîtres viendront seulement par contribution au sol la livre avec les autres créanciers.

XXX. Ne pourront les esclaves être pourvus d'offices ni de commissions ayant quelques fonctions publiques, ni être constitués agens par autres que leurs maîtres, pour agir & administrer aucun négoce, ni arbitres, experts ou témoins, tant en matière civile que criminelle; & en cas qu'ils soient ouïs en témoignage, leurs dépositions ne serviront que de mémoires pour aider les Juges à s'éclaircir d'ailleurs, sans que l'on en puisse tirer aucune présomption ni conjecture, ni adminicule de preuve.

XXXI. Ne pourront aussi les esclaves être partie ni en jugement ni en matière civile, tant en

demandant qu'en défendant, ni être partie civile en matière criminelle, & de poursuivre en matière criminelle la réparation des outrages & excès qui auront été commis contre les esclaves.

XXXII. Pourront les esclaves être poursuivis criminellement, sans qu'il soit besoin de rendre leurs maîtres parties, sinon en cas de complicité; & seront lesdits esclaves accusés, jugés en première instance par les Juges ordinaires & par appel au Conseil Souverain sur la même instruction, avec les mêmes formalités que les personnes libres.

XXXIII. L'esclave qui aura frappé son maître, ou la femme de son maître, sa maitresse, ou leurs enfans, avec contusion de sang, ou au visage, sera puni de mort.

XXXIV. Et quant aux excès & voyes de fait qui seront commis par les esclaves contre les personnes libres: voulons qu'ils soient sévèrement punis, même de mort s'il y échet.

XXXV. Les vols qualifiés, même ceux des chevaux, cavales, mulets, bœufs & vaches qui auront été faits par les esclaves ou par ceux affranchis, seront punis de peines afflictives, même de mort si le cas le requiert.

XXXVI. Les vols de moutons, chevres, cochons, volailles, cannes de sucre, pois, mag-noc ou autres légumes, faits par les esclaves, seront punis selon la qualité du vol, par les Juges, qui pourront, s'il y échet, les condamner à être battus de verges par l'Exécuteur de la haute-justice, & marqué à l'épaule d'une fleur de lys.

XXXVII. Seront tenus les maîtres en cas de vols ou autrement des dommages causés par leurs esclaves, outre la peine corporelle des esclaves, réparer les torts en leur nom, s'ils n'aiment mieux abandonner l'esclave à celui auquel le tort a été fait, ce qu'ils seront tenus d'opter dans 3 jours, à compter du jour de la condamnation, autrement ils en seront déchus.

XXXVIII. L'esclave fugitif qui aura été en fuite pendant un mois, à compter du jour que son maître l'aura dénoncé en justice, aura les oreilles coupées & sera marqué d'une fleur de lys sur une épaule, & s'il récidive un autre mois à compter pareillement du jour de la dénonciation, aura le jaret coupé & sera marqué d'une fleur de lys sur l'autre épaule, & la troisième fois il sera puni de mort.

XXXIX. Les affranchis qui auront donné retraite dans leurs maisons aux esclaves fugitifs, seront condamnés par corps envers leurs maîtres, en l'amende de trois cens livres de sucres pour chacun jour de rétention.

XL. L'esclave puni de mort sur la dénoncia-

tion de son maître non complice du crime pour lequel il aura été condamné, sera estimé avant l'exécution par deux des principaux habitans de l'isle qui seront nommés d'office par le Juge, & le prix de l'estimation sera payé au maître; pour à quoi satisfaire, il sera imposé par l'Intendant sur chacune tête de negre payant droit, la somme portée par l'estimation, laquelle sera régalée sur chacun dedit negres, & levé par le fermier du Domaine Royal d'occident pour éviter à frais.

XLII. Défendons aux Juges, à nos Procureurs & aux Greffiers de prendre aucune taxe dans les procès criminels contre les esclaves, à peine de concussion.

XLIII. Pourront pareillement les maîtres, lorsqu'ils croiront que leurs esclaves l'auront mérité, les faire enchaîner & les faire battre de verges ou de cordes, leur défendant de leur donner la torture ni de leur faire aucune mutilation de membre, à peine de confiscation des esclaves, & d'être procédé contre les maîtres extraordinairement.

XLIV. Enjoignons à nos Officiers de poursuivre criminellement les maîtres ou les commandeurs qui auront tué un esclave sous leur puissance ou sous leur direction, & de punir le maître selon l'atrocité des circonstances, & en cas qu'il y ait lieu à l'absolution, permettons à nos Officiers de renvoyer tant les maîtres que commandeurs absous, sans qu'ils aient besoin de nos grâces.

XLV. Déclarons les esclaves être meubles, & comme tels entrer en la communauté, n'avoir point de suite par hypothèque & partager également entre les co-héritiers sans préciput ni droit d'ainesse, n'être sujets au douaire coutumier, au retrait féodal & lignager, aux droits féodaux & seigneuriaux, aux formalités des décrets, ni aux retranchemens des quatre quintes, en cas de disposition à cause de mort ou testamentaire.

XLVI. N'entendons toutefois priver nos sujets de la faculté de les stipuler propres à leurs personnes & aux leurs de leur côté & ligne, ainsi qu'il se pratique pour les sommes de deniers & autres choses mobilières.

XLVII. Dans les saisies des esclaves seront observées les formalités prescrites par nos Ordonnances & les coutumes pour les saisies des choses mobilières. Voulons que les deniers en provenans soient distribués par ordre des saisies; & en cas de déconfiture, au sol la livre, après que les dettes privilégiées auront été payées, & généralement que la condition des esclaves soit réglée en toutes affaires, comme celles des au-

tres choses mobilières aux exceptions suivantes.

XLVII. Ne pourront être saisies & vendus séparément, le mari & la femme & leurs enfans impubères, s'ils sont tous sous la puissance du même maître; déclarons nulles les saisies & ventes qui en seront faites, ce que nous voulons avoir lieu dans les aliénations volontaires, sur peine, pour les aliénateurs, d'être privés de celui ou de ceux qu'ils auront gardés qui seront adjugés aux acquéreurs, sans qu'ils soient tenus de faire aucun supplément du prix.

XLVIII. Ne pourront aussi les esclaves travaillant actuellement dans les sucreries, indigoteries & habitations, âgés de 14 ans & au-dessus jusqu'à soixante ans, être saisis pour dettes, sinon pour ce qui sera dû du prix de leur achat, ou que la sucrerie, ou indigoterie, ou habitation dans laquelle ils travaillent soit saisie réellement; défendons à peine de nullité de procéder par saisie réelle & adjudication par décret sur les sucreries, indigoteries, ni habitations, sans y comprendre les esclaves de l'âge susdit & y travaillant actuellement.

XLIX. Les fermiers judiciaires des sucreries, indigoteries ou habitations saisies réellement conjointement avec les esclaves, seront tenus de payer le prix entier de leur bail, sans qu'ils puissent compter parmi les fruits & droits de leur bail qu'ils percevront, les enfans qui seront nés des esclaves pendant le cours d'icelui qui n'y entrent point.

L. Voulons que nonobstant toutes conventions contraires, que nous déclarons nulles, que lesdits enfans appartiennent à la partie saisie si les créanciers sont satisfaits d'ailleurs, ou à l'adjudicataire s'il intervient un décret, & qu'à cet effet, mention soit faite dans la dernière affiche avant l'interposition du décret des enfans nés des esclaves depuis la saisie réelle; que dans la même affiche il soit fait mention des esclaves décédés depuis la saisie réelle dans laquelle ils auront été compris.

LI. Voulons pour éviter aux frais & aux longueurs des procédures, que la distribution du prix entier de l'adjudication, conjointement des fonds & des esclaves, & de ce qui proviendra du prix des baux judiciaires, soit faite entre les créanciers selon l'ordre de leurs privilèges & hypothèques, sans distinguer ce qui est provenu du prix des fonds, d'avec ce qui est procédant du prix des esclaves.

LII. Et néanmoins les droits féodaux & seigneuriaux ne seront payés qu'à proportion du prix des fonds.

LIII. Ne seront reçus des lignagers & les Seigneurs féodaux à retirer les fonds décrétés, s'ils

s'ils ne retirent les esclaves vendus conjointement avec les fonds, ni les adjudicataires à retenir les esclaves sans les fonds.

LIV. Enjoignons aux gardiens nobles & bourgeois, usufruitiers, amodiateurs & autres jouissans des fonds, auxquels sont attachés des esclaves qui travaillent, de gouverner lesdits esclaves comme bons peres de familles, sans qu'ils soient tenus après leur administration de rendre le prix de ceux qui seront décédés ou diminués par maladie, vieillesse ou autrement sans leur faute, & sans qu'ils puissent aussi retenir comme les fruits de leurs profits, les enfans nés desdits esclaves durant leur administration, lesquels nous voulons être conservés & rendus à ceux qui en seront les maîtres & propriétaires.

LV. Les maîtres âgés de 20 ans, pourront affranchir leurs esclaves par tous actes entrevifs ou à cause de mort, sans qu'ils soient tenus de rendre raison de leur affranchissement ni qu'ils aient besoin d'avis de parents, encore qu'ils soient mineurs de 25 ans.

LVI. Les esclaves qui auront été faits légitimes universels par leurs maîtres, ou nommés exécuteurs de leurs testamens, ou tuteurs de leurs enfans, seront tenus & réputés, & les tenons & réputons pour affranchis.

LVII. Déclarons leurs affranchissemens faits dans nos isles, leur tenir lieu de naissance dans nos isles, & les esclaves affranchis n'avoir besoin de nos lettres de naturalité pour jouir des avantages de nos sujets naturels dans notre Royaume, terres & pays de notre obéissance, encore qu'ils soient nés dans les pays étrangers.

LVIII. Commandons aux affranchis de porter un respect singulier à leurs anciens maîtres, à leurs veuves & leurs enfans, en sorte que l'injure qu'ils auront faite soit punie plus grièvement que si elle étoit faite à une autre personne: les déclarons toutefois francs & quittes envers eux de toutes autres charges, services & droits utiles que leurs anciens maîtres voudroient prétendre, tant sur leurs personnes que sur leurs biens & successions en qualité de patrons.

LIX. Ostroyons aux affranchis les mêmes droits, privilèges & immunités dont jouissent les personnes nées libres; voulons qu'ils méritent une liberté acquise, & qu'elle produise en eux, tant pour leurs personnes que pour leurs biens, les mêmes effets que le bonheur de la liberté naturelle cause à nos autres sujets.

LX. Déclarons les confiscations & les amendes, qui n'ont point de destination particuliere par ces présentes, nous appartenir, pour être payées à ceux qui sont préposés à la recette de nos revenus. Voulons néanmoins que distraction soit faite du tiers desdites confiscations & amendes au profit de l'Hôpital établi dans l'isle où elles auront été adjugées.

Si donnons en mandement à nos amés & féaux les gens tenans notre Conseil souverain établi à la Martinique, Guadeloupe, Saint Christophe, que ces présentes ils aient à faire lire, publier & enregistrer, & le contenu en icelles, garder & observer de point en point selon leur forme & teneur, sans y contrevenir ni permettre qu'il y soit contrevenu en quelque sorte & maniere que ce soit, nonobstant tous Edits, Déclarations, Arrêts & usages à ce contraires, auxquelles nous avons dérogé & dérogeons par celdites présentes. Car tel est notre plaisir; & afin que ce soit chose ferme & stable à toujours, nous y avons fait mettre notre scel.

Donné à Versailles au mois de Mars 1685, & de notre regne le quarante-deuxieme. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, par le Roi, COLBERT. *Visa* LE TELLIER. Et scellé du grand Sceau de cire verte en lacs de soye verte & rouge. Collationné à l'original. *Signé* DU METS.

Lu, publié & enregistré le présent Edit, oui & ce requérant le Procureur-Général du Roi, pour être exécuté selon sa forme & teneur, & sera à la diligence dudit Procureur-Général envoyé copies d'icelui aux Sieges ressortissans du Conseil, pour y être pareillement lu, publié & enregistré.

Fait & donné au Conseil souverain de la côte de Saint Domingue, tenu au petit Gouave, le 6 Mai 1687. *Signé* Moriceau. Et au-dessus est écrit, collationné par nous Notaire Royal au Siege de Leogane de l'Isle Espagnole, souffigné sur une autre à nous représentée, & à l'instant rendue, & délivré la présente expédition au sieur Louis Benoît, Procureur-Général & spécial du sieur Libroc de Clofneuf, pour lui valoir & servir ce qu'il appartiendra, ce jourd'hui 14 Avril 1701. *Signé* Francq, avec paraphe. Collationné à son original en papier, ce fait & rendu par moi Greffier de la Chambre du Domaine & Trésor au Palais à Paris, ce 10 Mai 1702.

Signé BROCQUET, Greffier.



É D I T

CONCERNANT les Esclaves des Colonies.

Du mois d'Octobre 1716.

Registré au Greffe du Conseil Supérieur du Cap, le 3 Février 1717.

LOUIS par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre: A tous présens & à venir, Salut. Depuis notre avènement à la Couronne, nos premiers soins ont été employés à réparer les pertes causées à nos sujets, par la guerre que le Roi notre très-honoré Seigneur & bisayeul de glorieuse mémoire a été forcé de soutenir, & nous nous sommes même appliqués à chercher les moyens de leur faire goûter les suites de la paix; nos colonies quoique éloignées de Nous, ne méritent pas moins de ressentir les effets de notre attention; nous avons fait examiner l'état où elles se trouvent, & par les différens mémoires qui nous ont été présentés, nous avons connu la nécessité qu'il y a d'y soutenir l'exécution de l'Edit du mois de Mars 1685, qui en maintenant la discipline de l'Eglise Catholique, Apostolique & Romaine, pourvoit à ce qui concerne l'état & qualité des esclaves negres qu'on entretient dans les colonies pour la culture des terres; & comme nous avons été informés que plusieurs habitans de nos îles de l'Amérique désirent envoyer en France quelques-uns de leurs esclaves pour les confirmer dans les instructions & dans les exercices de notre religion, & pour leur faire apprendre en même temps quelque métier ou art dont les colonies recevroient beaucoup d'utilités par le retour de ces esclaves; mais que les habitans craignant que les esclaves ne prétendent être libres en arrivant en France, ce qui pourroit causer aux habitans une perte considérable, & les détourner d'un objet aussi pieux & aussi utile; nous avons résolu de faire connoître nos intentions à ce sujet. A ces causes & autres à ce nous mouvans, de l'avis de notre très-cher & très-ami oncle le Duc d'Orléans Régent; de notre très-cher & très-ami cousin le Duc de Bourbon, de notre très-cher & très-ami oncle le Duc du Maine, & de notre très-cher & très-ami oncle le Comte de Toulouse, & autres Pairs de France, Grands & notables Personnages de notre Royaume, & de notre certaine science, pleine puissance & autorité Royale, nous avons par le présent Edit

perpétuel & irrévocable, dit, statué & ordonné; disons, statuons & ordonnons, voulons & nous plaît ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

L'Edit du mois de Mars 1685, & les Arrêts rendus en exécution ou en interprétation, seront exécutés selon leur forme & teneur dans nos colonies; en conséquence les esclaves negres qui y sont entretenus pour la culture des terres continueront d'être élevés & instruits avec toute l'attention possible dans les principes & dans l'exercice de la Religion Catholique, Apostolique & Romaine.

II. Si quelques-uns des habitans de nos colonies, ou Officiers employés sur l'état desdites colonies, veulent amener en France avec eux des esclaves negres de l'un & l'autre sexe en qualité de domestique ou autrement, pour les fortifier davantage dans notre Religion, tant par les instructions qu'ils recevront que par l'exemple de nos autres sujets, & pour leur faire apprendre en même temps quelque métier dont les colonies puissent retirer de l'utilité par le retour de ces esclaves, lesdits propriétaires seront tenus d'en obtenir la permission des Gouverneurs Généraux ou Commandans dans chaque île, laquelle permission contiendra le nom du propriétaire, celui des esclaves, leur âge & leur signalement.

III. Les propriétaires desdits esclaves seront pareillement obligés de faire enregistrer ladite permission au Greffe de la Jurisdiction du lieu de leur résidence avant leur départ, & en celui de l'Amirauté du lieu du débarquement, dans huitaine après leur arrivée en France.

IV. Lorsque les maîtres desdits esclaves voudront les envoyer en France, ceux qui seront chargés de leur conduite observeront ce qui est ordonné à l'égard des maîtres, & le nom de ceux qui en seront ainsi chargés sera inséré dans la permission des Gouverneurs Généraux ou Commandans, & dans les déclarations &

enrégistrement aux Greffes ci-dessus ordonnés.

V. Les esclaves negres de l'un & de l'autre sexe qui seront conduits en France par leurs maîtres ou qui y seront par eux envoyés, ne pourront prétendre avoir acquis leur liberté sous prétexte de leur arrivée dans le Royaume, & seront tenus de retourner dans nos colonies quand leurs maîtres le jugeront à propos; mais faute par les maîtres des esclaves d'observer les formalités prescrites par les précédens articles, les negres seront libres & ne pourront être réclamés.

VI. Faisons défenses à toutes personnes d'enlever ni soustraire en France les esclaves negres de la puissance de leurs maîtres, sous peine de répondre de la valeur desdits esclaves par rapport à leur âge, à leur force & à leur industrie, suivant la liquidation qui en sera faite par les Officiers de l'Amirauté, auxquels nous en avons attribué & attribuons la connoissance en premiere instance, & en cas d'appel en nos Cours de Parlement & Conseils Supérieurs: Voulons en outre que les contrevenans soient condamnés pour chaque contravention en 1000 livres d'amende, applicable un tiers à Nous, un tiers à l'Amiral, & l'autre aux maîtres desdits esclaves lorsqu'elle sera prononcée par les Officiers des Sieges généraux des Tables de Marbre, ou moitié à l'Amiral, & l'autre moitié aux maîtres desdits esclaves lorsque l'amende sera prononcée par les Officiers des Sieges particuliers de l'Amirauté, sans que lesdites amendes puissent être modérées sous quelque prétexte que ce puisse être.

VII. Les esclaves negres de l'un & de l'autre sexe qui auront été amenés ou envoyés en France par leurs maîtres, ne pourront s'y marier sans le consentement de leurs maîtres, & en cas qu'ils y consentent, lesdits esclaves seront & demeureront libres en vertu dudit consentement.

VIII. Voulons que pendant le séjour des esclaves en France, tout ce qu'ils pourront acquérir par leur industrie, ou par leur profession, en attendant qu'ils soient renvoyés dans nos colonies, appartienne à leurs maîtres, qui seront tenus de les nourrir & entretenir.

IX. Si aucun des maîtres qui auront amené ou envoyé des esclaves negres en France, vient à mourir, lesdits esclaves resteront sous la puissance des héritiers du maître décédé, lesquels seront obligés de renvoyer lesdits esclaves dans nos colonies pour y être partagés avec les autres biens de la succession conformément à l'Edit du mois de Mars 1685, à moins que le maître décédé ne leur eût accordé la liberté par testament ou autrement, auquel cas lesdits esclaves seront libres.

X. Les esclaves negres venant à mourir en

France, leur pécule si aucun se trouve, appartiendra aux maîtres desdits esclaves.

XI. Les maîtres desdits esclaves ne pourront les vendre ni échanger en France, & seront obligés de les renvoyer dans nos colonies pour y être négociés & employés suivant l'Edit du mois de Mars 1685.

XII. Les esclaves negres étant sous la puissance de leurs maîtres en France, ne pourront attester en jugement en matiere civile, autrement que sous l'autorité de leurs maîtres.

XIII. Faisons défenses aux créanciers des maîtres des esclaves negres de faire saisir lesdits esclaves en France pour le paiement de leur dû, sauf auxdits créanciers à les faire saisir dans nos colonies dans la forme prescrite par l'Edit du mois de Mars 1685.

XIV. En cas que quelques esclaves negres quittent nos colonies sans la permission de leurs maîtres, & qu'ils se retirent en France, ils ne pourront prétendre avoir acquis leur liberté, permettons aux maîtres desdits esclaves de les réclamer par-tout où ils pourront s'être retirés, & de les renvoyer dans nos colonies. Enjoignons à cet effet aux Officiers des Amirautés, aux Commissaires de marine, & à tous autres Officiers qu'il appartiendra de donner main-forte auxdits maîtres & propriétaires pour faire arrêter lesdits esclaves.

XV. Les habitans de nos colonies, qui après être venus en France, voudront s'y établir & vendre les habitations qu'ils possèdent dans lesdites colonies, seront tenus dans un an, à compter du jour qu'ils les auront vendus, & auront cessé d'être colons, de renvoyer dans nos colonies les esclaves negres de l'un & de l'autre sexe qu'ils auront amenés ou envoyés dans notre Royaume. Les Officiers qui ne seront plus employés dans les états de nos colonies, seront pareillement obligés dans un an, à compter du jour qu'ils auront cessé d'être employés dans lesdits états, de renvoyer dans les colonies les esclaves qu'ils auront amenés ou envoyés en France; & faute par lesd. habitans & officiers de les renvoyer dans les termes, lesdits esclaves seront libres.

Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers, les gens tenans notre Conseil Supérieur, au Cap, côte Saint Domingue, que notre présent Edit ils aient à faire lire, publier & enrégistrer, & le contenu en icelui garder, observer & exécuter selon sa forme & teneur, nonobstant tous Edits, Ordonnances, Déclarations, Arrêts & Réglemens & usages à ce contraires, auxquels nous avons dérogé & dérogeons par le présent Edit: Car tel est notre plaisir; & afin que ce soit chose ferme & stable

à toujours, nous y avons fait mettre notre scel.
Donné à Paris au mois d'Octobre, l'an de grace
mil sept cent seize, & de notre regne le se-

cond. Signé, LOUIS. Et plus bas, par le Roi;
le Duc Régent présent, PHELYPEAUX, & à
côté visa VOISIN.

DÉCLARATION DU ROI,

Concernant les Negres esclaves des Colonies.

Donnée à Versailles, le 15 Décembre 1738.

Registrée au Parlement de Provence.

LOUIS par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre : Comte de Provence, Forcalquier & terres adjacentes : A tous ceux qui ces présentes Lettres verront, Salut. Le compte que nous nous fîmes rendre après notre avènement à la Couronne, de l'état de nos colonies, nous ayant fait connoître la sagesse & la nécessité des dispositions contenues dans les Lettres-Patentes en forme d'Edit du mois de Mars 1685, concernant les esclaves, nous en ordonnâmes l'exécution par l'article premier de notre Edit du mois d'Octobre 1716, & nous ayant été représenté en même temps, que plusieurs habitans de nos îles de l'Amérique désiroient envoyer en France quelques-uns de leurs esclaves, pour les confirmer dans les instructions & dans les exercices de la religion, & pour leur faire apprendre quelque art ou métier ; mais qu'ils craignoient que les esclaves ne prétendissent être libres en arrivant en France, nous expliquâmes nos intentions sur ce sujet, par les articles de cet Edit, & nous réglâmes les formalités qui nous parurent devoir être observées de la part des maîtres qui emmeneroient ou envoyeroient des esclaves en France. Nous sommes informés que depuis ce temps-là on y en a fait passer un grand nombre ; que les habitans qui ont pris le parti de quitter les colonies, & qui sont venus s'établir dans le Royaume, y gardent des esclaves negres, au préjudice de ce qui est porté par l'article XV. du même Edit : que la plupart des negres y contractent des habitudes, & un esprit d'indépendance, qui pourroient avoir des suites fâcheuses ; que d'ailleurs, leurs maîtres négligent de leur faire apprendre quelque métier utile, en sorte que de tous ceux qui sont emmenés ou envoyés en France, il y en a très-peu qui soient renvoyés dans les colonies, & que dans ce dernier nombre, il s'en trouve le plus souvent d'inutiles, & même de dangereux. L'attention que nous donnons au maintien & à l'augmentation de nos colonies, ne nous permet pas

de laisser subsister des abus qui y sont si contraires ; & c'est pour les faire cesser que nous avons résolu de changer quelques dispositions à notre Edit du mois d'Octobre 1716, & d'y en ajouter d'autres qui nous ont paru nécessaires. A ces causes, & autres à ce nous mouvans, de notre certaine science, pleine puissance & autorité royale, nous avons dit, déclaré & ordonné, & par ces présentes signées de notre main, disons, déclarons, ordonnons, voulons & nous plaît ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Les habitans & les officiers de nos colonies, qui voudront emmener ou envoyer en France des esclaves negres, de l'un ou de l'autre sexe, pour les fortifier davantage dans la Religion, tant par les instructions qu'ils y recevront, que par l'exemple de nos autres sujets, & pour leur faire apprendre en même temps quelque métier utile pour les colonies, seront tenus d'en obtenir la permission des Gouverneurs-Généraux, ou Commandans dans chaque île ; laquelle permission contiendra le nom du propriétaire qui emmenera lesdits esclaves, ou de celui qui en sera chargé, celui des esclaves mêmes, avec leur âge & leur signalement ; & les propriétaires desdits esclaves, & ceux qui seront chargés de leur conduite, seront tenus de faire enrégistrer ladite permission, tant au Greffe de la Jurisdiction ordinaire ou de l'Amirauté de leur résidence, avant leur départ, qu'en celui de l'Amirauté du lieu de leur débarquement, dans huitaine après leur arrivée : le tout ainsi qu'il est porté par les articles II, III & IV de notre Edit du mois d'Octobre 1716.

II. Dans les enrégistremens qui seront faits desdites permissions, aux Greffes des Amirautés des ports de France, il sera fait mention du jour de l'arrivée des esclaves dans les ports.

III. Lesdites permissions seront encore enrégistrées au Greffe du Siege de la Table de Marbre du Palais à Paris, pour les esclaves qui seront

emmenés en notredite ville, & aux Greffes des Amirautes ou des Intendances des autres lieux de notre Royaume, où il en sera emmené pour y résider; & il sera fait mention dans lesdits enrégistremens du métier que lesdits esclaves devront apprendre, & du maître qui sera chargé de les instruire.

IV. Les esclaves negres, de l'un ou de l'autre sexe, qui seront conduits en France par leurs maîtres, ou qui y seront par eux envoyés, ne pourront prétendre avoir acquis leur liberté, sous prétexte de leur arrivée dans le Royaume, & seront tenus de retourner dans nos colonies, quand leurs maîtres jugeront à propos; mais faute par les maîtres d'observer les formalités prescrites par les précédens articles, lesdits esclaves seront confisqués à notre profit, pour être renvoyés dans nos colonies, & y être employés aux travaux par nous ordonnés.

V. Les Officiers employés sur nos états des colonies qui passeront en France, par congé, ne pourront y retenir les esclaves qu'ils y auront emmenés pour leur service de domestiques, qu'autant de temps que dureront les congés qui leur seront accordés; passé lequel temps, les esclaves qui ne seront point renvoyés, seront confisqués à notre profit, pour être employés à nos travaux dans nos colonies.

VI. Les habitans qui emmèneront ou enverront des negres esclaves en France, pour leur faire apprendre quelque métier, ne pourront les y retenir que trois ans, à compter du jour de leur débarquement dans le port; passé lequel temps, les esclaves qui ne seront point renvoyés seront confisqués à notre profit, pour être employés à nos travaux dans nos colonies.

VII. Les habitans de nos colonies, qui voudront s'établir dans notre Royaume, ne pourront y garder dans leurs maisons aucuns esclaves de l'un ni de l'autre sexe, quand bien même ils n'auroient pas vendu leurs habitations dans les colonies; & les esclaves qu'ils y garderont, seront confisqués pour être employés à nos travaux dans les colonies; pourront néanmoins faire passer en France, en observant les formalités ci-dessus prescrites, quelques-uns des negres attachés aux habitations dont ils seront restés propriétaires en quittant les colonies, pour leur faire apprendre quelque métier qui les rendent plus utiles par leur retour dans lesdites colonies; & dans ce cas, ils se conformeront à ce qui est prescrit par les articles précédens, sous les peines y portées.

VIII. Tous ceux qui emmèneront ou enverront en France des negres esclaves, & qui ne les renverront pas aux colonies dans les délais prescrits par les trois articles précédens, seront

tenus outre la perte de leurs esclaves; de payer pour chacun de ceux qu'ils n'auront pas renvoyé, la somme de mille liv. entre les mains des Commis des Trésoriers Généraux de la Marine aux colonies, pour être ladite somme employée aux travaux publics; & les permissions qu'ils doivent obtenir des Généraux & Commandans, ne pourront leur être accordées, qu'après qu'ils auront fait entre les mains desdits Commis des Trésoriers Généraux de la Marine, leur soumission de payer ladite somme; de laquelle soumission, il sera fait mention dans lesdites permissions.

IX. Ceux qui ont actuellement en France des negres esclaves, de l'un ou de l'autre sexe, seront tenus, dans trois mois, à compter du jour de la publication des présentes, d'en faire la déclaration au Siege de l'Amirauté le plus prochain du lieu de leur séjour, en faisant en même-temps leur soumission de renvoyer dans un an, à compter du jour de la date d'icelle, lesdits negres dans lesdites colonies, & faute par eux de faire ladite déclaration ou de satisfaire à ladite soumission dans les délais prescrits, lesdits esclaves seront confisqués à notre profit, pour être employés à nos travaux dans les colonies.

X. Les esclaves negres qui auront été emmenés ou envoyés en France, ne pourront s'y marier, même du consentement de leurs maîtres, nonobstant ce qui est porté par l'article sept de notre Edit du mois d'Octobre 1716, auquel nous dérogeons quant à ce.

XI. Dans aucun cas, ni sous quelque prétexte que ce puisse être, les maîtres qui auront emmené en France des esclaves de l'un ou de l'autre sexe, ne pourront les y affranchir autrement que par testament, & les affranchissemens ainsi faits ne pourront avoir lieu, qu'autant que le testateur décèdera avant l'expiration des délais dans lesquels les esclaves emmenés en France, doivent être renvoyés dans les colonies.

XII. Enjoignons à tous ceux qui auront emmené des esclaves dans le Royaume, aussi qu'à ceux qui seront chargés de leur apprendre quelque métier, de donner leurs soins à ce qu'ils soient élevés & instruits dans les principes & dans l'exercice de la religion catholique, apostolique & romaine.

XIII. Notre Edit du mois d'Octobre mil sept cent-seize, sera au surplus exécuté suivant sa forme & teneur, en ce qui n'y est dérogé par les présentes.

Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers les gens tenant notre Cour de Parlement à Aix, que ces présentes ils aient à faire lire, publier & enrégistrer, & le contenu en icelles garder, observer & exécuter selon

ORDONNANCE DE LA MARINE.

leur forme & teneur, nonobstant tous Edits, Ordonnances, Déclarations, Arrêts, Réglemens & usages à ce contraires, auxquels nous avons dérogé & dérogeons par cesdites présentes; aux copies desquelles collationnées par l'un de nos amés & féaux Conseillers Secrétaires, voulons que foi soit ajoutée comme à l'original,

car tel est notre plaisir, en témoin de quoi Nous avons fait mettre notre scel à cesdites présentes. Donné à Versailles le quinze jour de Décembre, l'an de grace mil sept cent trente-huit, & de notre règne le vingt-quatrième. *Signé LOUIS. Et plus bas, par le Roi, Comte de Provence. Signé PHELYPEAUX.*

L E T T R E

De M. le Comte de MAUREPAS, pour les Negres.

Du 13 Avril 1740.

MESSIEURS, il est revenu au Roi que malgré la Déclaration que Sa Majesté a rendue le 15 Décembre 1738, concernant les negres esclaves de l'Amérique qui sont envoyés en France, ces negres se multiplient tous les jours de plus en plus dans les différens ports du Royaume. Pour faire cesser ces abus, l'intention de Sa Majesté est que vous teniez, en ce qui vous concerne, la main à l'exécution de cette déclaration; si cependant vous jugiez qu'en la faisant exécuter d'abord à la rigueur

contre tous ceux qui peuvent être dans les cas de l'article IX, cela pût faire un trop grand mouvement, vous aurez agréable de me rendre compte de l'état des choses, & je vous enverrai les ordres de Sa Majesté, sur ce que vous aurez à faire. Mais en tout cas, s'il arrivoit que quelqu'un de ces negres fût mis en prison pour quelque cause que ce fût, il seroit à propos que vous profitassiez de cette occasion pour en prononcer la confiscation.

Je suis, Messieurs, &c.

ORDONNANCE DU ROI,

Sur ce qui doit être observé par les Capitaines, Maîtres ou Patrons des bâtimens marchands, lorsqu'ils trouveront des vaisseaux & autres bâtimens du Roi mouillés dans les rades & ports, soit du Royaume ou des pays étrangers.

Du 25 Mai 1745.

SA MAJESTÉ étant informée que quelques capitaines de bâtimens marchands négligent d'aller rendre compte de leur navigation & des nouvelles de la mer, aux Officiers commandans ses vaisseaux qui se trouvent mouillés dans les rades & ports où ils abordent; & voulant remédier à un pareil abus, Elle a ordonné & ordonne ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Tout capitaine, maître ou patron qui arrivant dans une rade ou port, soit du Royaume, soit des pays étrangers, y trouvera quelques vaisseaux, frégates ou autres bâtimens de Sa Majesté, sera tenu de se rendre à bord du bâtiment ayant pavillon ou flamme, aussi-tôt après avoir mouillé l'ancre, & avant que de descendre à terre.

II. Lesdits capitaines, maîtres ou patrons rendront compte à l'Officier de Sa Majesté, commandant lesdits vaisseaux, frégates ou autres bâtimens, du lieu d'où ils viennent, du jour qu'ils en sont partis, des rencontres & autres événemens de leur navigation; comme aussi des nouvelles qu'ils pourront avoir apprises dans le lieu de leur départ, dans ceux de leur relâche, de même que par des bâtimens qu'ils auront rencontrés à la mer.

III. Fait Sa Majesté expresses défenses ausdits capitaines, maîtres ou patrons, de faire de faux rapports, & de celer aucunes circonstances qui pourroient intéresser son service, sous peine d'être privés de tout commandement, & même d'être punis corporellement suivant l'exigence des cas.

IV. Sa Majesté défend tout salut du canon dans les rades & ports du Royaume, à l'égard de ses vaisseaux, frégates & autres bâtimens ; mais Elle veut que dans les rades étrangères les bâtimens marchands continuent à saluer le pavillon ou la flamme, ainsi qu'il s'est toujours pratiqué.

V. Le salut des bâtimens marchands dans les rades & ports du Royaume, se fera de la voile & de la voix, suivant l'usage.

VI. Les capitaines, maîtres ou patrons qui, pour quelque cause que ce soit, auront manqué à saluer les vaisseaux, frégates & autres bâtimens de Sa Majesté dans les ports ou rades du Royaume, ou seront descendus à terre avant que de venir rendre compte de leur navigation à l'Officier du Roi, seront mis aux Arrêts à leur bord jusqu'à nouvel ordre par ledit Officier, lequel en informera le Secrétaire d'Etat, ayant le Département de la Marine ; pour sur le compte qui en sera rendu à Sa Majesté, être ordonné de la punition desdits capitaines, maîtres ou patrons, suivant l'exigence des cas.

VII. Permet cependant Sa Majesté aux Officiers de ses vaisseaux de lever les Arrêts par eux imposés, après vingt-quatre heures, dans les cas qui leur paroîtront ne pas mériter une punition plus sévère.

VIII. Dans les ports étrangers, les Arrêts qui auront été imposés, seront levés dans les quatre jours de l'arrivée des bâtimens, Sa Majesté se réservant d'ordonner de la punition des capitaines, maîtres ou patrons, à leur retour dans les ports du Royaume, sur le compte qui lui en sera rendu.

IX. Les capitaines, maîtres ou patrons des bâtimens marchands qui ayant été mis aux Arrêts, n'observeront pas de les garder, seront déchus de tout commandement : se réservant Sa Majesté d'ordonner de plus grandes punitions suivant l'exigence des cas.

X. Dans les ports & rades des colonies, les bâtimens marchands salueront le pavillon ou la flamme suivant l'usage ; & dans les cas où des capitaines, maîtres ou patrons qui auront été mis aux Arrêts à leur bord par les Officiers commandans les vaisseaux particuliers de Sa Majesté, mériteroient des punitions plus sévères, les Gouverneurs, Lieutenans-généraux ou Gouverneurs-particuliers desdites colonies en prendront connoissance, & pourront, suivant les circonstances, faire mettre en prison lesdits capitaines, maîtres ou patrons, & commettre des hommes de confiance sur leurs bâtimens pour les commander à leur place.

XI. Si les vaisseaux de Sa Majesté étoient assemblés dans les rades & ports, en escadre au moins de cinq vaisseaux, veut Sa Majesté que le Commandant fasse assembler le Conseil de guerre sur les punitions à imposer, tant aux capitaines, maîtres ou patrons qui auront manqué à saluer, qu'à ceux qui seront descendus à terre avant que d'être venus rendre compte de leur navigation, & à ceux qui auront fait de faux rapports.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, aux Vice-Amiraux, Lieutenans - Généraux, Intendants, Chefs d'Escadre, Capitaines de vaisseau, Commissaires & autres Officiers de la Marine ; comme aussi aux Gouverneurs ses Lieutenans-Généraux aux colonies, Intendants, Gouverneurs particuliers & autres Officiers qu'il appartiendra, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance, laquelle sera publiée & enregistrée par-tout où besoin sera, afin que personne n'en prétende cause d'ignorance. Fait au Camp devant Tournay, le vingt-cinq Mai mil sept cent quarante-cinq. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, P H E L Y P E A U X.

ARTICLE XVII.

NE pourra, dans le lieu de la demeure des propriétaires, faire travailler au radoub du navire, acheter voiles, cordages ou autres choses pour le bâtiment, ni prendre pour cet effet argent sur le corps du vaisseau, si ce n'est de leur consentement, à peine de payer en son nom.

QUOIQUEL soit du devoir du capitaine de veiller au radoub du navire & à tout ce qui est nécessaire pour le voyage, comme il a été observé sur l'article 8 ci-dessus ; il est entendu, & c'est la décision du présent article, que

l'armement se faisant dans le lieu de la demeure du propriétaire ou commissionnaire qui le représente, il ne pourra ordonner le radoub, acheter voiles, cordages ou autres choses pour le bâtiment, ni prendre pour ce sujet argent à la grosse sur le corps & quille du vaisseau, ses agrès & apparaux, si ce n'est du consentement formel du propriétaire ou de l'armateur; autrement il sera tenu de payer en son nom sans recours contre le propriétaire. *Idem* art. 3 & 4 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique.

Cependant si par rapport au radoub & aux achats qu'il auroit faits de voiles, cordages ou autres choses concernant le bâtiment, il n'avoit fait que le nécessaire, & qu'employer à juste prix ce que le propriétaire n'avoit pas à fournir, quoique blâmable pour avoir ainsi agi de son chef, il ne seroit pas naturel de lui en refuser le remboursement, *nemo enim debet locupletari cum alterius jactura*, art 65 de l'Ordonnance de Wisbuy.

Mais pour l'emprunt à la grosse, il n'est pas douteux que l'armateur ne fût en droit absolument de le lui laisser pour son compte, en payant ou remboursant ce qui seroit juste & raisonnable, pour les dépenses convenablement faites à l'occasion du navire.

Il en seroit de même quoique le maître ou capitaine auroit une portion dans le navire, ne lui étant permis d'emprunter à la grosse que jusqu'à concurrence de sa portion, suivant l'art. 8 du titre des contrats à la grosse, sauf le cas de l'art. 9 & de celui qui suit.

ARTICLE XVIII.

SI toutefois le navire étoit affrété du consentement des propriétaires, & qu'aucuns d'eux fissent refus de contribuer aux frais nécessaires pour mettre le bâtiment dehors, le maître pourra en ce cas emprunter à grosse aventure pour le compte & sur la part des refusans, *vingt-quatre heures après leur avoir fait sommation par écrit de fournir leur portion.*

LE navire étant affrété par les propriétaires & le capitaine, ou par le capitaine de leur consentement, le fréteur a action contre eux tous pour les obliger d'exécuter la charte-partie; ainsi les propriétaires peuvent se contraindre respectivement de fournir leur contingent pour mettre le navire en état de faire le voyage, & c'est aussi le cas où le capitaine ou maître peut les y faire condamner qu'il soit intéressé au navire ou non.

Et faute par eux de satisfaire, il pourra prendre de l'argent à la grosse pour le compte de ceux qui seront en demeure de contribuer de leur part. Art. 11 & 59 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique.

Notre article, en confirmant la proposition, ajoute, *vingt-quatre heures après leur avoir fait sommation par écrit de fournir leur portion*; mais cela ne doit pas être pris à la lettre, comme il sera observé sur l'article 9 titre des contrats à la grosse.

Un emprunt fait de cette manière seroit trop brusque. Il convient auparavant

vant, que le maître ou capitaine assigne les refusans pour les faire condamner de fournir leur contingent sans délai & dans vingt-quatre heures au plus tard, & qu'il fasse ordonner que faute par eux de se mettre en règle, il demeurera autorisé à prendre à la grosse pour leur compte & risque, des deniers suffisans pour remplir leur portion.

Il en doit être de même des propriétaires du navire qui ne seront pas domiciliés au lieu de l'armement, s'ils y ont des correspondances ou commissionnaires qui aient été indiqués au capitaine; c'est-à-dire, qu'il faudra qu'il fasse la même procédure contre ces correspondans ou commissionnaires pour pouvoir valablement emprunter à la grosse pour le compte des propriétaires en demeure de fournir leur contingent.

Au surplus quand notre article parle d'un navire affreté du consentement des propriétaires, cela ne suppose pas précisément un consentement unanime de leur part; il suffit que l'affrètement soit fait de l'aveu du plus grand nombre pour qu'il fasse loi à l'égard des autres. C'est ce qui résulte de l'art. 5 du tit. 8 ci-après, & c'est aussi la décision formelle de l'art. 59, de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique.

ARTICLE XIX.

POURRA aussi pendant le cours de son voyage, prendre deniers sur le corps & quille du vaisseau, pour radoub, vituailles & autres nécessités du bâtiment; même mettre des appareaux en gage ou vendre des marchandises de son chargement, à condition d'en payer le prix sur le pied que le reste sera vendu: le tout *par l'avis des contre-maître & pilote* qui attesteront sur le journal la nécessité de l'emprunt & de la vente & la qualité de l'emploi; sans qu'en aucun cas il puisse vendre le vaisseau, qu'en vertu de procuration spéciale des propriétaires.

DE tout temps, par les Us & Coutumes de la mer, il a été permis au maître pendant le voyage, de prendre deniers à la grosse ou autrement sur le corps & quille du navire, pour radoub, vituailles & autres nécessités du bâtiment, afin de se mettre en état de continuer le voyage. Consulat chap. 104, 105 & 236; assurances d'Anvers, art. 19; l'Ordonnance de Wisbuy, art. 45; l'Ordonnance de la Hanse Teutonique, art. 60 ajoute, étant en pays étranger & ne pouvant mieux faire.

Pour les mêmes causes, notre article l'autorise à mettre des appareaux du navire en gage, ce qui est aussi conforme à l'art. premier des Jugemens d'Oleron, à l'art. 13 de l'Ordonnance de Wisbuy.

Et enfin à vendre des marchandises de son chargement; *idem* les articles 35 & 45 de l'Ordonnance de Wisbuy, l'art. 22 des Jugemens d'Oleron, & l'art. 19 des assurances d'Anvers.

Le tout, ajoute notre article, *par l'avis des contre-maître & pilote*. Sans
Tome I.

doute que ce sont après le maître, ceux qui sont le plus en état de juger des besoins du navire & de la nécessité d'emprunter ou de vendre des marchandises : mais pour cela l'avis des autres officiers & des matelots même, ne doit pas être négligé ; & un capitaine qui y manqueroit seroit blâmable sans contredit, malgré la disposition de cet article, qui ne s'est pas expliqué d'une manière assez précise pour le dispenser de prendre l'avis d'aucun autre que du contre-maître & du pilote.

Aussi l'art. premier des Jugemens d'Oleron porte-t-il, *par le conseil des mariniers de la nef* ; l'Ordonnance de Wisbuy art. 13, *avec l'avis des matelots*.

Notre article ajoute encore, que la nécessité de l'emprunt ou de la vente, & la qualité de l'emploi seront attestées sur le journal ; mais à la précaution d'en faire écriture sur le journal, l'usage a ajouté celle de dresser un procès-verbal à ce sujet, aussi-bien que dans toutes les autres occasions importantes qui se présentent durant le cours du voyage ; lequel procès-verbal doit être signé de tous ceux du navire qui ont opiné & qui savent signer, avec déclaration que les autres n'ont su ou pu signer, & avec énonciation de la cause dans ce dernier cas. V. *infra* l'art. 13 du tit. de l'écrivain.

Au surplus cette formalité n'est nécessaire que pour la sûreté du capitaine & pour le disculper envers l'armateur ou propriétaire du navire. Cela ne regarde nullement le prêteur à qui l'engagement du capitaine suffit pour être en droit d'exiger du propriétaire ou armateur du navire, le profit maritime avec le principal en cas de prêt à la grosse, & que le navire arrive à bon port, ou le paiement de la somme empruntée, à l'échéance du mandement ou de la lettre de change, sans qu'il soit obligé de prouver, que la somme qu'il a prêtée, a réellement tourné au profit du vaisseau. Sentence de Marseille du 9 Août 1748 ; & cette décision est fondée sur la loi première, §. 9, *ff. de exercitoria actione*.

Loccenius *de jure maritimo lib. 3^o. cap. 8^o. n. 7 & 8*, voudroit néanmoins que le prêteur fût en état de prouver la nécessité du prêt, à raison des besoins du navire, conformément à la loi septième *ff. eodem*, qui exige de plus que la somme prêtée au maître n'ait pas excédée les besoins du navire, & que dans le temps où le prêt a été fait, on trouvât à acheter sur le lieu les choses dont le vaisseau avoit besoin ; toutes lesquelles conditions, Vinnius in *Peckium fol. 183, nota A*, croit nécessaires pour ne pas exposer les propriétaires des navires à devenir les victimes des fraudes & des malversations des capitaines. *Idem causa regis disc. 71, n. 15, 33 & 34*. Mais tout cela, comme trop subtil & trop pointilleux, a été rejeté dans l'usage du commerce ; & il suffit pour autoriser le créancier prêteur, à agir contre le propriétaire du navire, qu'il ait prêté la somme de bonne foi au capitaine ; c'est-à-dire, qu'il n'y ait ni preuve ni présomption suffisante de collusion, entre le capitaine & lui.

Il a en conséquence pour sûreté de son remboursement un privilège spécial sur le navire, qui passe incontinent après celui des matelots pour leurs loyers art. 16 *suprà*, tit. 14 du liv. premier. Et ce privilège est tel, aux termes de l'art. 45, de l'Ordonnance de Wisbuy, qu'il subsiste pendant un an, nonobstant que le navire se vende & qu'il soit mis un autre maître à la place de celui qui a emprunté. Toutefois cela doit s'entendre avec cette restriction, si la vente n'a été faite judiciairement, sans opposition de la part du prêteur,

parce qu'il est de règle que le décret purge toutes les dettes pour lesquelles il n'y a pas eu d'opposition, quelque privilégiées qu'elles soient, & sans distinguer si les créanciers ont été à portée ou non de former opposition. La sûreté publique l'exige de la sorte.

Il est rare, lorsque le maître est au voyage, & qu'il a besoin d'argent pour les nécessités du navire, qu'il emprunte à la grosse, soit que le profit maritime que le prêteur voudrait exiger lui paraisse trop considérable, soit que le prêteur ne veuille pas courir le risque de l'événement. Pour l'ordinaire il emprunte simplement moyennant l'intérêt convenu, qui ne doit pas excéder le taux courant du commerce; & en paiement il tire une lettre de change sur le propriétaire ou armateur du navire, dont il lui donne avis le plus promptement qu'il se peut, afin que l'armateur puisse ajouter la somme à la valeur qu'il a donnée au navire, & la faire assurer s'il le juge à propos.

A l'échéance de la lettre de change, l'armateur est obligé de la payer, sans pouvoir sans dispenser sous prétexte que le navire a depuis fait naufrage, ni sous quelque autre prétexte que ce soit. Il est vrai que par-là son capitaine peut l'exposer à payer ce qui n'aura peut-être pas tourné au profit du navire; mais la sûreté publique le demande; & c'est le cas de dire qu'il doit s'imputer *talem personam elegisse*. Il ne peut même se mettre à couvert du paiement en déclarant qu'il abandonne le navire & fret, l'art. 2 du tit. 8 ci-après n'étant pas applicable à l'espèce. V. l'art. 14, tit. du fret aussi ci-après. Il est pourtant vrai qu'il faut que l'acte du prêt ou la lettre de change énonce formellement que c'est pour les besoins du navire, comme pour radoub, vituailles, &c. Sentence de l'Amirauté de Marseille, du 22 Mai 1750, sans quoi le propriétaire seroit en voye de décharge.

Faute de trouver à emprunter, même en mettant des agrêts & apparaux en gage, le maître peut vendre alors des marchandises du navire; & pour procéder comme il convient, il doit vendre celles de la cargaison avant de toucher à celles des marchands chargeurs; (puisque cela se fait pour les besoins du navire, auxquels c'est au propriétaire à pourvoir) à moins que l'acheteur ne préfère d'autres marchandises à celles de la cargaison; auquel cas celui dont les marchandises seront vendues n'aura rien à dire, & il ne sera question que de lui en payer le prix, non sur le pied de la vente qui peut être faite à vil prix; mais sur le pied que le reste sera vendu. Cela s'entend au lieu de la décharge du navire, suivant l'article 14, tit. du fret & nolis, à la déduction du fret en plein; ce qui est juste & conforme à l'art. 19 des assurances d'Anvers, à l'article 22 des Jugemens d'Oleron, & aux art. 35 & 69 de l'Ordonnance de Wisbuy.

Dans le cas néanmoins où le navire vient à périr dans la suite, l'art. 68 de la même Ordonnance de Wisbuy, refuse au maître le droit de retenir le fret sur le prix de ces marchandises vendues; mais cela n'est pas régulier, le fret étant dû, au moins à proportion du voyage avancé, que les marchandises soient estimées au temps qu'elles ont été vendues, ou sur le pied de leur valeur au lieu où le naufrage est arrivé. V. pour le surplus les observations sur ledit art. 14, tit. du fret ou nolis.

Quant à la défense faite au maître à la fin de notre article; de vendre le vaisseau sans une procuration spéciale des propriétaires, elle est de droit;

vocabulum enim istud maître, intelligendum est tantum de peritiâ in arte navigandi, non de dominio & proprietate navis; & on la trouve tout de même tant dans l'art. premier des Jugemens d'Oleron, & dans le 57 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique, que dans l'article 13 de l'Ordonnance de Wisbuy. L'article 15 ajoute, avec raison, que le maître ne peut pas non plus vendre les cordages, ce qui veut dire les agrêts & apparaux. Tel est aussi l'esprit de notre article, en tant qu'il lui permet seulement de mettre en gage ceux dont il peut se passer, pour trouver l'argent nécessaire pour les besoins du navire.

Or de ce qu'il n'a pas le pouvoir de vendre le vaisseau, il s'ensuit que le propriétaire est fondé à le revendiquer & à le retirer des mains de l'acheteur. Consulat ch. 253; & cela sans être obligé de rembourser cet acheteur, attendu qu'il n'a pu acheter de bonne foi.

Le commentateur a encore tiré ce qu'il dit sur cet article, des notes sur l'article premier des Jugemens d'Oleron. L'Arrêt emprunté d'Automne sur l'art. premier de la Coutume de Bourdeaux, est à la pag. 9.

Un capitaine ou maître ne s'avise pas de vendre son navire; mais quand il veut s'en défaire, il trouve aisément le secret de le faire condamner; du moins y en a-t-il assez d'exemples pour qu'on puisse penser, sans jugement téméraire, qu'il y a eu des navires condamnés qui ne méritoient pas de l'être; mais quand il n'y a pas de preuve de la friponnerie, il n'y a pas moyen de la punir.

ARTICLE XX.

LE maître qui aura pris sans nécessité, de l'argent sur le corps, l'avitaillement ou équipement du vaisseau, vendu des marchandises, engagé des apparaux, ou employé dans ses mémoires des avaries & dépenses supposées, sera tenu de payer en son nom, déclaré indigne de la maîtrise & banni du port de sa demeure ordinaire.

TOUT ce que fait le maître ou capitaine contre le devoir de sa charge mérite punition, parce que c'est une infidélité dont il se rend coupable, & un abus manifeste de la confiance que les propriétaires ou l'armateur lui ont donnée.

C'est une prévarication criminelle & inexcusable en effet de sa part, de prendre sans nécessité de l'argent à la grosse ou autrement, sur le corps & quille du vaisseau, son avitaillement & sur ses agrêts & apparaux; de vendre des marchandises ou engager des apparaux aussi sans nécessité, enfin d'employer dans ses comptes ou mémoires des avaries & dépenses supposées ou frauduleusement enflées & grossies.

La peine civile qu'il encourt à ce sujet, est celle de payer en son nom tout ce qu'il a emprunté sans nécessité; de rapporter la véritable valeur des marchandises qu'il a vendues; de dégager & restituer à ses frais les apparaux engagés, le tout avec dommages & intérêts, & de souffrir la radiation ou la réduction de tous les articles faussement employés ou exagérés dans ses mémoires de dépense.

Et parce que toutes ces prévarications, outre le dommage qu'elles peuvent causer au propriétaire ou armateur du navire (qui comme il a été dit sur l'article précédent, est tenu indistinctement des emprunts faits par le capitaine durant le voyage, pour les besoins vrais ou supposés du navire) intéressent encore l'ordre public, notre article y ajoute la punition publique & exemplaire, & en conséquence veut qu'en pareil cas le capitaine soit déclaré indigne de la maîtrise, & banni du port de sa demeure ordinaire. A l'effet de quoi suivant la remarque du Commentateur, il y a nécessité de lui faire son procès par une procédure régulièrement faite à l'extraordinaire, conformément à l'Ordonnance criminelle de 1670, sur les conclusions du Procureur du Roi de l'Amirauté.

Stypmannus *ad jus maritimum* cap. 5, n. 134 & 135, fol. 419, veut que la peine d'une telle prévarication puisse aller jusqu'à la mort, suivant les circonstances ; à quoi est conforme le droit Hanseatique, tit. 6, art. 3, sur quoi Kuricke fol. 766, dit que ces capitaines infidèles, *etiam pro qualitate facti, corporali pœnâ, ad necem usque, puniri debent.*

Ce que le Commentateur ajoute, que la déchéance de la maîtrise sera perpétuelle & non à temps, est dans la règle, parce qu'un homme déclaré une fois indigne d'un emploi ne peut cesser de l'être, s'il n'est réhabilité par lettres du Prince ; mais pour le bannissement, l'article ne disant pas qu'il sera perpétuel, rien n'empêche les Juges de le réduire à un certain temps.

En tout cas comme le bannissement dont il s'agit, n'est que pour le lieu de la demeure ordinaire du capitaine, qu'il soit prononcé à temps ou à perpétuité, il n'emportera sûrement pas la confiscation des biens du condamné, puisqu'il ne le rendra pas mort civilement, n'y ayant que le bannissement à perpétuité hors du Royaume qui opere la mort civile.

On comprend que la condamnation pécuniaire qui interviendra contre le capitaine, aux termes de cet article, soit au civil soit au criminel, emportera nécessairement contre lui la contrainte par corps ; non-seulement parce qu'il s'agit ici d'un délit, mais encore parce qu'en général il n'est peut-être point de condamnation à prononcer contre le capitaine qui ne soit sujette à la contrainte par corps.

Au surplus dans l'idée de prévenir les fausses dépenses du capitaine, ou empêcher qu'il n'enfle les articles vrais au fonds ; l'Ordonnance de la Hanse Teutonique, art. 6, lui enjoint de déclarer dans son état le nom & la demeure de ceux de qui il aura acheté les choses nécessaires pour le navire, & le foumet en cas de fraude à la peine corporelle. Maintenant que l'écriture est bien plus commune, il convient qu'il rapporte des reçus des fournisseurs sur peine de radiation des articles non justifiés ; à moins qu'il ne s'agisse d'objets médiocres & peu importants.

C'est aussi en vue de prévenir non-seulement les folles dépenses des capitaines dans les fêtes qu'ils donnent dans les rades, mais encore les inconvéniens & même les accidens qui en peuvent résulter, que l'Ordonnance du 8 Avril 1721 leur a défendu expressément, à peine de 100 liv. d'amende & du double en cas de récidive, de tirer à l'avenir sous quelque prétexte que ce puisse être aucun coup de canon, lorsqu'ils seront mouillés dans les rades des colonies Françaises, à moins que ce ne soit pour faire signal d'incommo-

dité ou pour quelqu'autre nécessité, sans permission expresse de l'Officier du Roi qui commande dans lesdits lieux & rades.

ORDONNANCE DU ROI,

Qui défend de tirer des coups de Canon dans les rades des colonies, à moins que ce ne soit pour faire signal d'incommodité, ou de quelqu'autre nécessité.

Donnée à Paris le 8 Avril 1721.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que les capitaines des vaisseaux marchands tirent très-souvent des coups de canon dans les rades des colonies, sur-tout dans celles du fort Royal & du Bourg Saint Pierre de la Martinique, lorsqu'ils font entr'eux des fêtes, ou qu'ils veulent saluer des personnes qui vont à leur bord, ce qui constitue les armateurs de ces vaisseaux dans des dépenses inutiles & superflues, & est même souvent cause de la prise de ces vaisseaux, parce qu'il ne leur reste plus de poudre pour le défendre contre les Corsaires & les Forbans; étant aussi informée que dans ces sortes de saluts le défaut de précaution cause les malheurs qui y arrivent, les canonniers étant tués ou estropiés en tirant, & le même accident arrivant quelquefois à ceux à qui ont fait ces sortes de saluts; qu'outre ces inconvéniens, les coups de canon qui sont souvent tirés pendant la nuit, ne servent qu'à causer de l'alarme dans les colonies; il a paru nécessaire à Sa Majesté d'empêcher la continuation d'un pareil usage,

qui ne peut être que nuisible & préjudiciable à ses sujets; pour à quoi remédier Sa Majesté, de l'avis de Monseigneur le Duc d'Orléans, Régent, fait très-expresse inhibitions & défenses à tous capitaines, maîtres & autres officiers des vaisseaux marchands, de tirer à l'avenir sous quelque prétexte que ce puisse être aucun coup de canon, lorsqu'ils seront mouillés dans les rades des colonies Françoises, à moins que ce ne soit pour faire signal d'incommodité ou de quelqu'autre nécessité, sans permission expresse de l'Officier du Roi qui commandera dans les lieux & les rades où seront mouillés lesdits vaisseaux, à peine contre les contrevenans de cent livres d'amende & du double en cas de récidive. Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera. Fait à Paris le huitième jour d'Avril mil sept cent vingt-un.
Signé, LOUIS. Et plus bas, FLEURIAU.

ARTICLE XXI.

LEs maîtres frétés pour faire un voyage, seront tenus de l'achever, à peine des dommages & intérêts des propriétaires & marchands, & d'être procédé extraordinairement contre eux s'il y échoit.

CET article regarde le maître qui est engagé envers le propriétaire du navire pour un voyage, comme celui qui a frété le navire à un ou plusieurs marchands chargeurs. Dans l'un & l'autre cas il est obligé de remplir son engagement & de faire le voyage, à peine de tous dépens, dommages & intérêts, soit envers le propriétaire, soit envers les marchands chargeurs.

Il n'y a que l'interdiction de commerce avec le pays pour lequel le navire étoit destiné qui puisse l'en dispenser, art. 7, tit. des charte-parties. Si le voyage n'est que suspendu, parce que le port est fermé, ou que le navire est arrêté par ordre souverain, il est obligé d'attendre que l'empêchement soit levé, & de faire ensuite le voyage, art. 8 du même titre. Et si le vaisseau est arrêté par son fait, il est tenu tout de même des dommages & intérêts, art. 10, titre du fret ou nolis.

L'art. 11 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique veut que deux ou trois jours après le chargement du navire, il soit obligé de faire voile si le vent est bon, à peine de 200 liv. d'amende.

Notre article au lieu de cela, dit en mitigeant l'art. 75 de l'Ordonnance de 1584, qui parle de punition corporelle indistinctement, qu'il pourra être procédé extraordinairement contre le maître, s'il refuse de faire le voyage; & cela est juste eu égard à l'importance de l'objet, à moins que pour cause de maladie ou autre raison suffisante, il n'ait une excuse légitime.

S'il quittoit pendant le voyage, aussi sans cause valable, ce seroit sûrement le cas de la procédure extraordinaire contre lui, à l'effet de lui faire subir une punition exemplaire & même afflictive suivant les circonstances.

ARTICLE XXII.

POURRONT, par l'avis des pilote & contre-maître, faire donner la cale, mettre à la boucle & punir d'autres semblables peines, les matelots mutins, yvrognes & défobéissans, & ceux qui maltraiteront leurs camarades, ou commettront d'autres semblables fautes & délits dans le cours de leur voyage.

ON a encore à reprocher au Commentateur, d'avoir emprunté, sans en rien dire, des notes sur le 31^e. art. des Jugemens d'Oleron, tout ce qu'il a observé ici au sujet de la peine de la cale.

Il est de la dernière conséquence que le bon ordre soit gardé & la subordination entretenue sur les navires. C'est pourquoi l'obéissance a été perpétuellement recommandée à l'équipage envers le maître, avec pouvoir à celui-ci d'infliger certaines peines aux mutins, aux yvrognes, aux querelleurs, aux jureurs, à ceux qui maltraitent leurs camarades; à tous ceux en un mot qui troublent l'ordre & le service, ou qui commettent des fautes pour lesquelles ils peuvent être chassés & congédiés sans gages; sur quoi voir les notes sur l'article 10 ci-après, tit. des loyers des matelots.

Ici il n'est question que du châtiment que le capitaine peut faire subir, pour l'exemple, aux gens de son équipage dans le cas de cet article; punition qui ne passe pas le droit de correction & de discipline. Les autres peines pour d'autres cas, moindres ou plus graves, sont marquées par les art. 3, 5, 6, 7, 8 & 9 du titre des matelots, *ubi V. notata*; & les crimes pour raison desquels il y a lieu de faire le procès aux coupables, sont la matière de l'article suivant.

La punition permise dans le navire, par le présent article, est celle de la cale,

d'être mis à la boucle, ou aux fers, au pain & à l'eau; & les autres semblables peines dont parle l'article, consistent à faire mettre le délinquant dans quelque posture humiliante qui l'expose à la risée de ses camarades, à lui faire donner quelques coups de garcette ou bout de corde, ou à le faire mettre sur une barre de cabestan, avec deux boulets aux pieds pendant une ou deux heures, &c.

Rien de tout cela au reste ne doit point être ordonné par le maître ou capitaine seul: il ne peut le faire régulièrement que de l'avis du pilote & du contre-maître; à quoi il faut ajouter & des autres Officiers majors, s'il y en a sur le navire, comme il est assez d'usage actuellement.

Le Commentateur dit que cela ne peut se pratiquer que durant le cours du voyage, & non dans les ports, havres, grèves ou rivières; mais comme ces peines appartiennent précisément à la police du navire, il n'est pas douteux que le capitaine n'ait droit de les infliger, aussi-bien dans les ports ou les rades qu'en pleine mer, le délit ne valant pas la peine d'en porter des plaintes à la Justice ou au Commissaire de la Marine.

Ce qui me confirme dans cette opinion, c'est que par l'Ordonnance de 1689, tit. 2 des peines, liv. 4, pour toutes ces menues peines à faire subir sur les vaisseaux du Roi, il n'est nullement besoin d'assembler le conseil de guerre; ce n'est que pour les cas qui méritent la mort ou les galères aux termes de l'art. 39. Cependant par l'art. 42 du tit. 3, lorsque le capitaine est en escadre ou en corps d'armée, il ne peut faire donner la cale sans l'avoir demandé à l'officier général ou commandant.

Il ne faut pas conclure delà néanmoins, par rapport aux navires marchands, qu'il ne soit nécessaire de déférer à la justice que ceux qui sont coupables de crimes qui méritent la mort ou les galères: comme notre Ordonnance, à la différence de celle de 1689, reconnoît des peines qui tiennent le milieu entre la simple correction dans le navire, & la peine de mort ou galères, il est sans difficulté que pour faire subir aux coupables ces peines moyennes, il est indispensable d'avoir recours à l'autorité de la justice.

Le plus grand abus n'est pas de manquer de dénoncer à la Justice ceux des gens de l'équipage qui méritent d'autres peines que celles portées par le présent article, quelque utilité qui revienne des punitions exemplaires; c'est la licence que se donnent les capitaines de maltraiter, avec ou sans sujet, ceux de leurs gens qui ont commis quelques fautes à leurs yeux. Il en est même dont la brutalité va jusqu'à assommer ces pauvres misérables, qui à leur retour n'osent s'en plaindre le plus souvent, parce qu'il est arrivé que quelques-uns, pour l'avoir fait, ont été envoyés en prison d'autorité par les Commissaires de Marine. Abus qui ne manqueront pas de se multiplier en tout genre si l'on souffre l'affoiblissement du pouvoir des tribunaux pour le rendre purement arbitraire.

Il est pourtant certain qu'un capitaine qui en Justice seroit convaincu d'avoir ainsi maltraité un matelot, au lieu de le faire punir conformément à cet article, pour cela seul, seroit sujet à punition; & même suivant les circonstances, à être interdit de commander tout navire, sinon pour toujours, du moins pendant un certain temps, outre les dommages & intérêts auxquels il pourroit échoir de le condamner; & le moins qui en arriveroit, c'est qu'il lui seroit enjoint

enjoint de mieux en user à l'avenir sous les peines de droit. Les sujets du Roi ne sont pas faits pour être maltraités, & lorsqu'ils font des fautes il ne faut les punir que conformément aux loix.

Il est à observer que les peines établies par cet article ne regardent que les matelots & les officiers mariniens, & nullement les officiers majors auxquels le capitaine peut seulement ordonner les Arrêts ; & en cas d'infraction des ordres, les faire mettre aux fers, sauf à les déferer ensuite à la justice à l'arrivée du vaisseau.

Casa regis disc. 136, n. 14, s'est exprimé sur le pouvoir du capitaine à l'égard des gens de son équipage en des termes qui méritent d'être rapportés, *magister*, dit-il, *nullam habet jurisdictionem ingentem suarum navium, sed quamdam tantum æconomicam potestatem vel disciplinam, quæ usque ad levem castigationem, pro corrigenda insolentia, & malè morata vita, seu licentia nautarum & vectorum, quemadmodum eam tenet pater in filios, magister in discipulos, dominus in servos vel familiares.*

ARTICLE XXIII.

ET pour ceux qui seront prévenus de meurtres, assassinats, blasphèmes ou autres crimes capitaux commis en mer, les maître, contre-maître & quartier-maître seront tenus, à peine de cent livres d'amende solidaire, d'informer contre eux, de se saisir de leur personne, de faire les procédures urgentes & nécessaires pour l'instruction de leur procès, & de les remettre avec les coupables entre les mains des Officiers de l'Amirauté du lieu de la charge ou décharge du vaisseau, dans notre Royaume.

LA punition des crimes capitaux n'est du tout point de la compétence du capitaine. Il en est de même de toute peine qui va à la diffamation ou à l'interdiction ; c'est à la Justice qu'il faut avoir recours en pareil cas.

Ce qu'ordonne cet article au sujet des crimes capitaux, par rapport à la procédure que doivent faire les maître, contre-maître & quartier-maître, ne s'observe point & n'est pas même praticable, ces sortes de gens n'ayant pas la capacité requise pour faire de semblables procédures. Ce qui est de leur devoir seulement, c'est conformément à l'art. 30 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique, au 46 de l'Ordonnance de 1584 & au présent article, d'arrêter les coupables & de se saisir des instrumens dont ils se sont servis pour commettre le crime, afin de remettre le tout entre les mains des Officiers de l'Amirauté du lieu de la charge ou décharge du vaisseau, dans le Royaume. Ce qui s'entend de l'Amirauté du lieu de l'armement du navire, si le crime a été commis avant le départ ou durant la traversée du retour, ou de l'Amirauté de la colonie où le navire a fait sa décharge en allant, si le crime a été commis dans la traversée de l'aller, ou avant le départ du navire pour le retour.

Il ne seroit pas permis en cas de relâche dans un port étranger, même ami.

de déferer les coupables à la justice du lieu ; parce qu'il n'appartient qu'aux Officiers du Roi de faire le procès à ses sujets & de les punir. Et supposé que dans le pays de la situation de ce port il y eût un Consul de la nation Francoise, tout ce que pourroit faire le capitaine, ce seroit de livrer les coupables au Consul pour instruire leur procès seulement, à la charge par lui d'envoyer les coupables avec les pieces du procès par le premier vaisseau qui retourneroit en France, pour être jugés par les Officiers de l'Amirauté du premier port où ce vaisseau feroit sa décharge, le Consul n'ayant droit de juger en matiere criminelle, que quand il n'y a pas lieu à peine afflictive, le tout suivant les articles 13 & 14 du tit. 9 ci-dessus, livre premier.

L'amende de 100 liv. portée par cet article, faute de livrer le coupable à la Justice, ne peut être remise ni modérée ; la peine est même trop légère, attendu que le criminel ne peut s'échapper sans collusion de la part du capitaine.

Ce qui prouve encore que l'amende est trop légère, c'est que par l'article 34 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique, elle est de 25 écus contre le maître, *qui manque de déclarer à justice, à son retour, les forfaits & les cas pour lesquels amendes sont encourues.*

ARTICLE XXIV.

DEFENDONS aux maîtres, à peine de punition exemplaire, d'entrer sans nécessité dans aucun havre étranger ; & en cas qu'ils y fussent poussés par la tempête ou chassés par les pirates, ils seront tenus d'en partir & de faire voile au premier temps propre.

UN des principaux devoirs du capitaine ou maître, étant de faire son voyage à droiture, il prévarique s'il fait fausse route, ou si autrement il allonge son voyage en entrant sans nécessité dans quelque port, même du Royaume, quoique sur sa route.

A plus forte raison est-il coupable, s'il entre aussi sans nécessité dans un havre étranger, soit ami ou ennemi. Il se rend même suspect par-là de quelque mauvais dessein, ou commerce frauduleux ; & c'est pour cela sans doute que cet article veut qu'il soit puni exemplairement. Ce qui s'entend, outre les dommages & intérêts, de la privation ou suspension de son emploi, sauf les circonstances qui peuvent lui faire infliger une peine plus grande. Aussi l'art. 35 ci-après porte-t-il qu'il pourra être puni corporellement.

Si c'est par tempête, ou parce qu'il est chassé par les pirates ou ennemis, ou enfin parce que son navire ne peut plus tenir la mer, pour faire trop d'eau ou pour manquer des choses nécessaires pour se rendre au lieu de sa destination ; il est excusable alors, pourvu qu'il sorte de ce port & qu'il fasse voile au premier temps propre. Sans cela il seroit punissable tout comme s'il y fût entré de sa propre volonté & sans besoin. Il faut avouer néanmoins qu'en pareilles circonstances il est difficile de convaincre un capitaine de prévarication, parce qu'il a soin de se munir de procès-verbaux qui constatent en ap-

parence la nécessité du relâche ; auxquels procès-verbaux les gens de son équipage se prêtent d'autant plus volontiers qu'étant loués au mois , leurs gages augmentent à mesure que le voyage s'allonge.

Le cas de la fausse route & de l'entrée du navire dans un autre havre que celui de sa destination , est prévu par l'article 53 de l'Ordonnance de Wisbuy , & il y est décidé que le maître sera tenu d'affirmer avec deux ou trois des principaux de son équipage , que ç'a été par nécessité qu'il a fait cette fausse route ; ensuite qu'il pourra se remettre en mer & achever son voyage , ou envoyer les marchandises par autres vaisseaux à ses dépens , moyennant quoi il sera payé de son fret. Il n'est rien dit du cas où il l'aura fait sans nécessité ; mais nul doute alors que le maître ne soit tenu des dommages & intérêts envers le propriétaire du navire , & les marchands chargeurs.

S'il s'agissoit d'effets du Roi que le capitaine fit périr ou détournât en faisant ainsi fausse route , ou en entrant dans un port étranger , il seroit punissable de mort , aux termes de la loi septieme , *cod. de naviculariis* , en ces termes. *Qui fiscales species suscepit deportandas , si rectâ navigatione contemptâ , litora devîa sectatus , eas avertendo distraxerit , capitali pœnâ plectetur.*

ARTICLE XXV.

ENJOIGNONS à tous maîtres & capitaines qui feront des voyages de long cours , d'assembler chaque jour à l'heure de midi , & toutes fois qu'il sera nécessaire , les pilotes , contre-maître , & autres qu'ils jugeront experts au fait de la navigation ; & de conférer avec eux sur les hauteurs prises , les routes faites & à faire , & sur leur estime.

L'OBSERVATION exacte de cet article intéresse trop les maîtres & capitaines pour qu'ils y manquent ; il seroit seulement à souhaiter qu'ils ne crussent pas toujours avoir raison & mieux opérer que les autres. Combien qui ont perdu leurs navires par un entêtement d'orgueil qui les a fait roidir contre l'avis de leurs pilotes & autres officiers marinières ?



ARTICLE XXVI.

LEUR faisons défenses d'abandonner leur bâtiment pendant le voyage, pour quelque danger que ce soit, sans l'avis des principaux officiers & matelots; & en ce cas, ils seront tenus de sauver avec eux l'argent, & ce qu'il pourront des marchandises les plus précieuses de leur chargement, à peine d'en répondre en leur nom & de punition corporelle.

LA fidélité oblige le maître de veiller autant qu'il est en lui à la conservation du navire & des marchandises dont la conduite lui a été confiée, & l'honneur qu'il a de commander ceux qu'il s'est associé pour compagnons, le presse de leur donner l'exemple d'un courage qui ne s'ébranle pas à la vue du péril.

C'est sur ces principes que cet article lui fait défenses d'abandonner son navire pour quelque danger que ce soit, de prise, de feu & de naufrage, si ce n'est de l'avis des principaux officiers & matelots. Le cas de la crainte d'être pris par les ennemis est prévu par l'art. 5 de l'Ordonnance de 1400.

Ce n'est pas assez dire encore; comme il doit avoir plus de fermeté qu'eux tous en qualité de leur chef, l'avis de l'équipage ne suffit pas pour le sauver du reproche de lâcheté, s'il y défère trop facilement. Il faut qu'il le combatte, qu'il exhorte ses gens à faire tous leurs efforts pour écarter le danger; qu'il les presse, qu'il les menace; en un mot qu'il ne se rende à leur avis, que lorsque la prudence ne lui permet plus de faire autrement. Enfin s'il veut conserver sa réputation, il doit être le dernier à abandonner le navire.

S'il ne reste plus d'autre parti à prendre que celui d'abandonner le navire, il faut du moins alors que le capitaine avec ses gens sauve tout ce qu'il pourra de l'argent & des marchandises les plus précieuses qui sont dans le vaisseau; *exercitor verò cum nautis opem ferat ut salvetur*, dit l'article 31 des loix Rhodiennes. *Idem jus Hanseaticum*, tit 9, art. 4, & *ibi* Kuricke fol. 800. Il doit aussi avoir la même attention à sauver ses expéditions, les connoissemens & les autres papiers du navire.

Quant à la peine tant civile que corporelle prononcée contre lui par ce même article, elle est indivisible; de manière que l'une ne peut avoir lieu sans l'autre. Il n'y a point de milieu en effet; ou le capitaine en pareil cas est coupable ou il est excusable. S'il n'y a rien à lui imputer, & cela sera vrai si après avoir fait ce qu'on n'étoit en droit d'attendre d'un brave & fidele capitaine, il a cédé le plus tard qu'il a pu aux instances de son équipage, il n'y a aucune peine à lui infliger. Si au contraire loin de combattre la peur des timides de son équipage, il a par sa lâcheté entraîné ceux que la vue du danger n'étonnoit pas encore, & leur a donné l'exemple de la désertion du navire; il n'en doit pas être quitte pour un simple dédommagement civil, fût-il même en état de le payer. L'intérêt public exige qu'il interviene contre lui une condamnation exemplaire, portant peine corporelle & afflictive, avec

dégradation & note d'infamie. La Déclaration du Roi du 26 Septembre 1699 veut même que l'abandon d'un vaisseau en mer soit puni de trois ans de galeres. Cette Déclaration sera rapportée sur le tit. des Matelots, art. 5.

ARTICLE XXVII.

SI les effets ainsi tirés du vaisseau, sont perdus par quelque cas fortuit, le maître en demeurera déchargé.

CELA est d'une justice évidente, le maître ne pouvant pas plus répondre du cas fortuit dans cette circonstance qu'en toute autre. Il est même à présumer qu'après avoir sauvé ces effets en quittant le navire, leur perte survenue a été la suite nécessaire d'un danger plus pressant encore que celui qui avoit causé l'abandon du vaisseau. Au reste quelque soit le sort du navire & de sa cargaison, la perte de ces effets regarde uniquement ceux à qui ils appartenoient, sans contribution ou indemnité, par la même raison qu'ils en auroient seuls profité s'ils eussent été réellement sauvés.

ARTICLE XXVIII.

LEs maîtres & patrons qui navigent à profit commun, ne pourront faire aucun négoce séparé, pour leur compte particulier, à peine de confiscation de leurs marchandises au profit des autres intéressés.

CET article est fondé sur les loix de la société, qui ne permettent pas à l'un des associés de rien faire au préjudice des autres, d'appliquer à son profit particulier aucune partie du fonds de la société, ni de faire à part aucun négoce qui ait du rapport à celui de la société, ou qui puisse y faire tort.

Tels sont les principes sur lesquels il est défendu par cet article aux maîtres & patrons qui navigent à profit commun; c'est-à-dire, soit en société avec les propriétaires du navire, soit à la part du profit avec les gens de leur équipage, de faire aucun négoce séparé pour leur compte particulier, à peine de confiscation de leurs marchandises au profit des autres intéressés.

Ce négoce particulier ne s'entend néanmoins que relativement au voyage du navire en société, & ne regarde nullement le commerce de terre ou maritime que le maître peut faire par ailleurs, & en d'autres pays par lui-même ou par ses associés.

Mais aussi il regarde non-seulement celui que le maître voudroit faire à part sur le même navire, soit de la même espece de marchandises ou d'une autre; mais encore celui qu'il prétendrait faire sur d'autres bâtimens, dans le même lieu de la destination du navire où il est en société, avant ou après l'arrivée du navire & jusqu'à ce que toute sa cargaison soit vendue.

La raison est qu'en cela il feroit doublement tort à la société, savoir en faisant diminuer le prix des marchandises en commun, pour en avoir augmenté le nombre, & en donnant, comme cela n'est que trop naturel, plus d'attention à la vente de ses marchandises particulières, qu'à celle des effets de la cargaison commune. A joindre encore que pour l'achat des marchandises de retour, la même prédilection feroit à craindre avec l'augmentation du prix de l'achat.

De tout cela il s'ensuit, par identité de raison, que celui des propriétaires du navire qui en a l'armement, ne peut mettre sur ce navire des effets en pacotille ou autrement pour son compte particulier, ou en commun avec d'autres que tous ses co-intéressés, & que s'il le fait, il sera sujet tout de même à la peine de la confiscation, sans pouvoir l'éviter en offrant de payer le fret de ces marchandises.

Et comme notre article porte que la confiscation tournera au profit des autres intéressés, il faut dire que ni lui ni le maître navigant *à profit commun*, n'auront aucune part à prétendre dans ces marchandises confisquées, & cela en haine de leur infidélité.

Si donc, par exemple, dans un voyage à la part du profit de la pêche sur le banc de Terre-neuve, le maître, à l'insu & sans le consentement de ses parts prenans, achetoit des morues pour son compte, avant ou après la pêche, il seroit dans le cas de la confiscation prononcée par cet article.

Mais s'il ne s'agissoit que d'une navigation, à la part du fret entre lui & son équipage, rien n'empêcheroit qu'il ne chargeât dans le navire telles marchandises qu'il lui plairoit pour son compte particulier, à condition d'en porter le fret dans le compte à faire entre lui & ses associés à la part du fret, la société alors n'ayant pas d'autre objet, & par conséquent ne pouvant que gagner au chargement des marchandises.

Au surplus, la peine de la confiscation prononcée par cet article autorise la stipulation de la confiscation tout de même, des marchandises que les capitaines s'avisent de charger frauduleusement au-delà de leur port permis, sur quoi V. ce qui sera observé ci-après sur l'article 2, tit. de l'engagement & des loyers des matelots.

ARTICLE XXIX.

L E U R faisons défenses d'emprunter pour leur voyage plus grande somme de deniers que celle qui leur sera nécessaire pour le fonds de leur chargement, à peine de privation de la maîtrise & de leur part au profit.

L A disposition de cet article n'a de relation qu'avec celle de l'article précédent; c'est-à-dire, qu'elle ne regarde tout de même, que le maître ou patron navigant *à profit commun*, qu'il soit co-propriétaire du navire ou non.

Il lui est défendu avec raison d'emprunter à la grosse ou d'une autre manière, plus d'argent qu'il n'en faut pour l'équipement du navire & pour le fonds de son chargement.

Cependant par rapport à la double peine prononcée contre lui par cet article, qui est la privation de la maîtrise, & de sa part au profit, il faut ce me semble qu'il ait fait l'emprunt frauduleusement, & qu'en conséquence il ait porté la somme entière dans la dépense de son compte, supposant l'avoir employée en total pour l'utilité commune. Alors, convaincu de fraude par ce faux emploi de la somme dans son compte, il ne pourra éviter la peine dont il s'agit.

Mais si dans son compte il ne fait entrer en dépense, que la partie de la somme qu'il a réellement appliquée au profit commun; il n'y a rien à lui imputer à crime, & tout ce qu'il échoit, c'est de lui faire supporter en son nom propre & particulier l'excédant de la somme.

Le cas du maître ou capitaine, qui sans naviger à profit commun, emprunte sans nécessité sur le navire, est prévu par l'article 20 ci-dessus, *ubi vide notata.*

A R T I C L E X X X.

SERONT tenus, *sous pareille peine*, de donner avant leur départ aux propriétaires du bâtiment, un compte signé d'eux, contenant l'état & le prix des marchandises de leur chargement, les sommes par eux empruntées, & les noms & demeures des prêteurs.

CEs mots, *sous pareille peine*, font penser que la première partie de cet article ne regarde tout de même que les maîtres & patrons qui navigent à profit commun.

Il est entendu aussi, que c'est le maître, qui a fait la cargaison & qui a acheté les marchandises, lorsqu'il lui est enjoint de donner aux propriétaires du bâtiment un compte signé de lui contenant l'état & le prix des marchandises; car si c'étoient les propriétaires qui eussent fait le chargement, ce seroit à eux à en dresser la facture générale dont ils feroient donner simplement une reconnaissance par le maître pour leur en compter, sur le double qu'ils lui en laisseroient.

Quant à l'obligation de donner l'état des sommes empruntées & de déclarer les noms & demeures des prêteurs, il est évident qu'elle regarde tout maître ou capitaine, de quelque nature que soit son engagement envers les propriétaires du navire; & cela est juste afin que les intéressés puissent vérifier les emprunts. Aussi cette précaution a-t-elle été prise tout de même par l'Ordonnance de Wisbuy, article 6 au sujet des achats faits par le maître, des choses nécessaires pour le navire, comme il a été observé sur l'article 20 ci-dessus, où il a été ajouté que le capitaine devoit de plus appuyer, de pièces justificatives, tous les articles de dépense de son compte.

Le Commentateur suppose ici & sur quantité d'autres articles que le maître ou capitaine peut ne savoir pas signer. La supposition n'est admissible qu'à l'égard des patrons de barques ou autres petits bâtimens destinés simplement au petit cabotage; à l'égard desquels on n'exige pas véritablement qu'ils

sachent signer. Mais pour ce qui est des capitaines ou maîtres qui font le grand cabotage, & à plus forte raison de ceux qui se destinent aux voyages de long cours, ils doivent nécessairement, savoir signer & écrire, aux termes tant de cet article, que des articles 1 & 10 ci-dessus, & des articles 1, 4 & 6, titres des connoissemens.

L'examen que doit subir celui qui se présente pour être reçu capitaine, consiste principalement dans une opération que le professeur d'hydrographie lui fait faire sous ses yeux, au sujet d'une navigation supposée, à partir d'un tel endroit pour arriver à un autre avec tel & tel air de vent, &c. & cela ne se peut faire qu'avec le secours de l'écriture. Il est vrai que l'Ordonnance n'a pas prescrit l'examen dans cette forme; mais l'article 10 du présent titre, prouve invinciblement que le capitaine doit savoir écrire puisqu'il lui ordonne d'avoir un registre sur lequel il écrira, &c.

Il n'est pas douteux en un mot que le capitaine de navire au long cours ne doive savoir signer; & si l'on cite pour exception contraire l'exemple du capitaine Midy, la réponse est que cet exemple là même sert à confirmer la règle, puisque ce particulier n'a été reçu capitaine à l'Amirauté, & n'a été admis à monter en cette qualité des navires qu'en vertu d'une dispense du Roi.

ARTICLE XXXI.

SI les vituailles du vaisseau manquent dans le voyage, le maître pourra contraindre ceux qui auront des vivres en particulier, de les mettre en commun, à la charge de leur en payer le prix.

LA disposition de cet article est tirée de la loi 2. §. 2. *in fine ff. de lege Rhodia*, excepté que cette loi ne dit pas comme notre article, à la charge de payer le prix des vivres à celui que l'on aura obligé de les mettre en commun; mais cette condition est juste & naturelle, & Vinnius en expliquant cette même loi l'a pensé de la sorte, pag. 215. en ces termes, *utique tamen non gratis, ut nihil restitui necesse sit, sed cum onere restituendi ubi necessitas cessaverit.*

L'auteur des notes sur les Jugemens d'Oleron, article 17 n. 6, a pensé aussi de même avant notre Ordonnance; ce qu'il appuie tant de l'opinion de Barthole, de Paul de Castres & de Cassiodore, cités d'après lui par le Commentateur, que du droit Espagnol qui en pareille occurrence permet de prendre, même par voye de fait les vivres de ceux qui refusent d'en faire part, toutefois en les payant à prix raisonnable.

Pour ce qui est du conseil que donne le commentateur de ménager les vivres de façon à prévenir le malheur d'en manquer, il n'y a rien à dire; mais ce n'est qu'au retour des navires qu'on a occasion d'user de cette économie qu'il recommande avec tant de soin.

ARTICLE XXXII.

DEFENDONS à tous maîtres de revendre les vituailles de leur vaisseau & de les divertir ou receler, à peine de punition corporelle.

ON n'embarque des vivres que proportionnellement au nombre des gens de l'équipage & à la longueur du voyage ; ainsi ce seroit souvent une témérité & une imprudence de la part d'un capitaine de revendre des vituailles aux risques d'en manquer. On suppose néanmoins en cela, que c'est à dessein de faire bon aux propriétaires du prix de la vente de ces vivres ; car si c'étoit pour les divertir ou receler & les appliquer à son profit, ce seroit un vol d'autant plus criminelle, qu'en faisant tort aux propriétaires du navire, il exposeroit les gens de l'équipage à périr, ou à trop souffrir de la faim.

C'est pour prévenir de tels accidens, que l'avarice ne rendoit que trop communs, que notre article veut que cette prévarication soit sujette à la punition corporelle ; ce qui est conforme à l'article 9 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique qui dit » à peine d'être punis comme larrons. » Mais je ne pense pas que cette peine tombe sur le cas de la simple revente des vituailles sans fraude, à moins qu'elle ne soit faite en telles circonstances qu'elle ne puisse être excusée de témérité.

Ce qui est dit ici des vituailles doit s'appliquer tout de même aux munitions de guerre que le capitaine auroit revendu, consommé ou dissipé mal-à-propos ; ces munitions étant nécessaires en temps de paix comme en temps de guerre, pour se défendre des corsaires & des forbans. V. l'article 34 ci-après, & le 20^e. ci-dessus *in fine*.

ARTICLE XXXIII.

POURRONT néanmoins, par l'avis & délibération des officiers du bord, en vendre aux navires qu'ils trouveront en pleine mer dans une nécessité pressante de vivres, pourvu qu'il leur en reste suffisamment pour leur voyage, & à la charge d'en tenir compte aux propriétaires.

L'EXCEPTION portée par cet article se trouve tout de même dans l'article 9 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique qui vient d'être citée ; mais notre article ajoute deux autres conditions essentielles, l'une qu'il ne soit vendu des vituailles aux navires trouvés en pleine mer qui en manqueront, que de l'avis des officiers du bord ; ce qui s'entend des officiers mariniers aussi-bien que des officiers majors ; l'autre que cette vente soit faite de manière, qu'il reste suffisamment de vivres dans le navire pour achever le

Tom. I.

M m m

voyage ; car la charité qui oblige d'assister son prochain dans le besoin , ne va pas jusqu'à s'exposer évidemment à se trouver dans la même nécessité.

D'un autre côté , néanmoins , trop de prévoyance pourroit faire manquer au précepte de la charité ; ainsi il faut que ce soit la prudence qui décide en pareil cas , & c'est pour cela que le capitaine doit prendre l'avis des principaux de son équipage.

Au reste comme la charité s'étend à tous les hommes , dans les cas pressans , sur-tout , sans reconnoître d'ennemis ; quelque interdiction de commerce qui soit survenue entre deux nations ; elle n'empêche nullement que les sujets de l'une & de l'autre ne puissent & ne doivent s'assister réciproquement en semblables circonstances ; de même qu'en cas de naufrage , ou de combat , on doit sauver la vie à son ennemi devenu le jouet des flots ou autrement en danger de périr.

Ce qu'il y a seulement à observer , aussi-bien en temps de paix à cause des pirates , qu'en temps de guerre par rapport aux signaux d'incommodité faits par des navires ; c'est de n'en approcher qu'avec précaution , pour ne pas s'exposer par un mouvement de charité , à devenir la victime de la fourberie d'un ennemi , qui ne connoît les sentimens de l'humanité que pour en abuser. Les exemples n'en sont que trop récents. Voyez journal historique, Avril 1756 , pag. 316.

ARTICLE XXXIV.

AU retour des voyages , le reste des vituailles & munitions sera confié par le maître , entre les mains des propriétaires.

CET article est tiré pour ainsi dire mot à mot , de l'article 10 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique.

Il est évident en effet qu'au retour du voyage & après le défarment du navire , le maître doit remettre aux propriétaires , ce qui reste des vituailles & munitions , puisque c'est à eux que le tout appartient , & qu'il n'en est plus besoin pour l'usage & le service du navire.

Mais parce qu'il ne s'agit plus du salut de l'équipage , l'article ne dit pas comme le trente-deuxième , que le capitaine , faute de remettre ce reste de vituailles & de munitions , sera puni corporellement. Ainsi de droit il n'y a contre lui à cet égard qu'une action civile à exercer , sauf le cas où il auroit détourné & diverti ces vivres restans pour les appliquer à son profit ; car par-là s'étant rendu coupable du crime de vol , il seroit sujet sans contredit à être poursuivi extraordinairement.

Par rapport aux munitions de guerre , & sur-tout de la poudre , il n'étoit que trop ordinaire aux capitaines de les dissiper dans les fêtes qu'ils donnoient dans les rades des colonies. Il résulta de là outre la dépense qui étoit à charge aux armateurs , des accidens assez fréquens , & même que faute de poudre les navires n'étoient plus en état de se défendre des

corsaires & des forbans. C'est ce qui a donné lieu à l'Ordonnance du 8 Avril 1721, *Suprà* article 20, portant défenses à tous capitaines de navires de tirer aucun coup de canon dans les rades des colonies, à moins que ce ne fût pour faire signal d'incommodité, ou pour quelqu'autre nécessité, sans permission expresse de l'officier du Roi, commandant dans lesdits lieux & rades, à peine de 100 livres d'amende & du double en cas de récidive. Mais cette permission du Commandant ne dispenseroit pas le capitaine de faire raison à son armateur, des munitions qu'il auroit mal-à-propos consommées.

A R T I C L E X X X V.

S I le maître fait fausse route, commet quelque larcin, souffre qu'il en soit fait dans son bord, ou donne *frauduleusement* lieu à l'altération ou confiscation des marchandises ou du vaisseau, il sera puni corporellement.

L A fausse route, qui aux termes de cet article mérite punition corporelle, ne s'entend que d'une véritable fausse route qui expose le navire, qui l'écarte du lieu de sa destination, ou qui allonge considérablement le voyage, le tout par le fait propre du capitaine, en fraude & par affectation. Car s'il ne l'a fait que par un bon motif, comme par exemple, si sur un avis vrai ou faux qu'il y avoit des vaisseaux ennemis sur sa route, il a changé la sienne; & de même, si sans avis il ne l'a changée que de concert avec ses officiers, dans la crainte de rencontrer l'ennemi dans les parages de sa route à droiture, il n'y a aucun reproche à lui faire. V. *infra* l'article 26, titre des assurances.

Le seul fait même de l'entrée d'un navire sans nécessité dans un havre étranger, n'est pas la fausse route qui mérite punition corporelle, puisque l'article 24 ci-dessus, ne parle pour ce cas que d'une punition exemplaire; de sorte que ce ne seroit qu'à raison des circonstances que la peine corporelle pourroit suivre.

A l'égard du larcin, soit que le capitaine le commette par lui-même ou par le ministère de quelques-uns de ses gens; soit qu'il le laisse commettre, il est également & très-justement sujet à punition corporelle, à raison de son manquement de fidélité, & de l'abus qu'il a fait de la confiance des propriétaires & de l'armateur, envers lesquels il s'est rendu coupable par-là, d'avoir violé le dépôt qu'ils lui ont mis en mains.

Mais pour ce qui est du larcin commis par autrui; afin qu'il soit censé l'avoir souffert & par-là en être réputé complice, il est entendu qu'il doit en avoir eu une pleine connoissance, soit dans le temps ou depuis, & qu'il y en ait preuve, sans qu'il y ait fait les diligences & perquisitions convenables pour découvrir le coupable & l'arrêter pour le faire punir.

Ces vols à bord sont assez communs, tant à la décharge qu'au chargement des navires à l'Amérique; mais il est extrêmement rare qu'on en découvre les auteurs. La police qui s'observe pour dédommager du vol le propriétaire de la chose volée, lorsque le voleur ne peut pas être reconnu, est d'en faire supporter la valeur à tout l'équipage indistinctement, aussi-bien au capitaine qu'aux

officiers & aux matelots, le tout au sol la livre des gages d'un chacun. C'est une perte qui se régale sur eux tous, non par têtes précisément, mais eu égard au prix de leurs gages.

Il n'est certainement pas de tempérament plus judicieux à prendre, quoiqu'on ne doive pas présumer naturellement que le vol puisse avoir été fait par les officiers majors, encore moins par le capitaine; & qu'ainsi c'est leur faire supporter, pour une bonne partie, les friponneries des matelots: mais enfin l'ordre l'exige. Ce n'est donc pas parce qu'on les soupçonne d'avoir concouru au vol qu'on les oblige de contribuer à la perte; mais seulement pour les rendre plus attentifs par leur intérêt personnel à empêcher ces vols, en veillant de plus près sur la conduite des matelots.

Qu'il s'agisse d'une chose aisée à cacher, ou d'un gros volume, telle qu'une futaille de sucre ou d'indigo, d'une balle de coton ou autre marchandise; dès qu'elle ne se trouve pas au recensement des effets, à la charge ou à la décharge du navire, & qu'il est vérifié qu'elle a été envoyée par le marchand chargeur pour être embarquée, & qu'elle a été prise en compte par l'officier préposé pour tenir l'état général du chargement; elle est réputée volée, & par conséquent c'est le cas de la contribution dont il est parlé, sauf la preuve de l'erreur, ou qu'elle a été volée par quelque particulier.

Quant à l'altération des marchandises à laquelle le capitaine peut donner lieu, il faut qu'il y ait fraude de sa part, pour qu'il subisse à ce sujet la peine corporelle; & c'est ce qui résulte de ce terme *fraudemment* employé dans cet article. Or il y aura fraude s'il soutire en tout ou en partie des barriques de vin ou d'autre liqueur; s'il en procure le coulage par quelqu'autre voye; s'il tire d'excellent indigo d'une futaille pour y en substituer d'une mauvaise qualité ou inférieure, &c. Mais si c'est seulement par impéritie, négligence ou étourderie; comme s'il fait mal placer les marchandises en mettant des marchandises seches ou de prix sous d'autres sujettes à coulage; s'il le laisse sur le tillac; s'il manque de tenir fermées les écoutilles & les sabords du navire; si par contravention à l'Ordonnance de 1689, liv. 1, tit. 3, art. 2, obligeant un capitaine de vaisseau du Roi à lui lâcher quelque coups de canon, sur son refus d'aller à bord lui montrer ses instructions; les marchandises en reçoivent quelque dommage, &c. Dans tous ces cas il est responsable sans difficulté des dommages & intérêts; mais ce ne peut être que par action purement civile.

De même par rapport à la confiscation des marchandises à laquelle il peut donner lieu, il faudroit aussi qu'il y eût de la fraude de sa part, pour être sujet à punition corporelle; mais la fraude en pareil cas est encore plus difficile à prouver, à présumer même, qu'à l'égard de l'altération des marchandises.

Si les marchandises sont confisquées, c'est parce qu'il aura manqué de se pourvoir des expéditions nécessaires pour leur transport, ou parce qu'il n'aura pas fait les déclarations requises au bureau de la douane, &c. Or tout cela ne devant être imputé qu'à oubli ou négligence, il ne peut y avoir contre lui qu'une action civile pour l'obliger par voye de garantie au payement des dommages & intérêts. *Stypmannus ad jus maritimum*, cap. 10, n. 212, fol. 518. *Kuricke ad jus Hanseaticum*, art. 19, tit. 3, n. 10, fol. 725. *Stracha de nautis part. 3^a. n. 22.*

Il en faut dire autant de la confiscation du vaisseau qui ne peut avoir lieu que pour mêmes causes, ou pour n'avoir pas pris un congé de M. l'Amiral pour le voyage.

Mais encore une fois, dans tous ces cas, & par-tout où il y a de sa faute, même légère, il est tenu des dommages & intérêts, comme étant obligé d'apporter dans toute sa conduite les mêmes soins & précautions dont use un diligent pere de famille. V. *suprà* art. 9. *hujus tituli*. Loccenius *de jure maritimo lib. 2^o. cap. 1^o. n^o. 9^o*. où il expose tout de suite les qualités dont un maître ou capitaine de navire doit être pourvu, & les obligations de son emploi.

ARTICLE XXXVI.

LE maître qui sera convaincu d'avoir livré aux ennemis, ou *malicieusement* fait échouer ou périr son vaisseau, sera puni du dernier supplice.

UN capitaine ou maître sera convaincu d'avoir livré son navire à l'ennemi, s'il est prouvé, non-seulement qu'il ait conduit dans un port, ou trop près des gardes-côtes ou corsaires du pays ennemi, sans être moralement en état de résister; mais encore s'il y a preuve qu'il n'a pas fait tout ce qui dépendoit de lui pour éviter un vaisseau ennemi avec lequel il n'étoit pas en état de se mesurer. Il en sera de même, si n'ayant pu absolument empêcher le navire ennemi de l'atteindre, il s'est rendu sans combat; car la lâcheté ne peut pas aller jusques-là, & la présomption *est juris & de jure* qu'il y a de la trahison & de la perfidie. *Casa regis disc. 23, n. 75. Stracha de nautis part. 3^a. n^o. 50; jus Hanseaticum, tit. 3, art. 12; apud Kuricke fol. 650 & 651.*

A la vérité on n'exige pas de lui qu'il rende un combat tel que l'Ordonnance de 1689, liv. 4, tit. 12, art. 36; en impose l'obligation aux capitaines des vaisseaux du Roi, d'après le Règlement du 14 Juillet 1675; mais aussi, autre chose est de combattre jusqu'à la dernière extrémité, & autre chose est de se rendre sans coup férir, pour ainsi parler. Encore une fois une telle lâcheté n'est pas concevable sans perfidie.

Malgré cela néanmoins il seroit difficile de se déterminer à condamner à mort un maître de navire qui sans autre indice d'un dessein formé de livrer son vaisseau à l'ennemi, se seroit lâchement rendu sans aucun combat, à moins que les forces ne fussent à peu près égales, & qu'il ne fût rendu malgré son équipage résolu de se défendre.

Pour ce qui est du maître ou capitaine, qui après s'être mis sous l'escorte d'un vaisseau du Roi, s'en fera séparé, sans cause légitime; pour cela seul il ne sera pas censé avoir livré son navire à l'ennemi. Cependant parce que c'est de sa part une grande imprudence jointe à un défaut de subordination, il mérite une punition arbitraire, même corporelle suivant les circonstances, au sentiment de Loccenius *de jure maritimo lib. 2^o. cap. 2^o. n^o. 5^o. fol. 137.*

L'Ordonnance de 1689, liv. 4, tit. 2, art. 38, vouloit que pour ce manquement il fût condamné aux galères; mais cette peine modérée depuis avec des variations, par autres Ordonnances des 21 Février 1691, 13 Août 1692,

& 16 Février 1695, a enfin été fixée par une dernière Ordonnance du 14 Mai 1745, à 1000 liv. d'amende, à un an de prison, & à être déclaré incapable de commander à l'avenir aucun bâtiment de mer, le tout sans distinguer si la séparation de l'escorte a été suivie ou non de la prise du navire.

Telle a été aussi la peine infligée au capitaine Corbun, commandant le navire la Sainte Claire, par Sentence de l'Amirauté de la Rochelle, du 21 Avril 1747, confirmée par Arrêt du 19 Juin de la même année.

Ce capitaine avoit abandonné la flotte qui étoit sous l'escorte de M. Macnemara, & qui avoit relâchée à la Corogne. Au lieu d'entrer comme les autres dans ce port, il fit route pour la Rochelle, croyant n'avoir plus à craindre d'être pris, il le fut néanmoins.

Dans ses moyens de défenses, il soutenoit qu'il n'avoit pas eu connoissance que la flotte eût relâchée à la Corogne, & effectivement il n'y avoit pas de quoi le convaincre qu'il l'eût su positivement; mais il avoit résisté à son équipage qui le sollicitoit de gagner ce port, bien persuadé que la flotte y avoit effectivement relâchée.

Il étoit donc véritablement dans le cas de subir la peine prononcée par l'Ordonnance du 14 Mai 1745. Cependant comme au fonds, il n'étoit pas sans quelque forte d'excuse, & que d'ailleurs il étoit reconnu pour un capitaine expérimenté; M. l'Amiral voulut bien lui remettre l'amende de 1000 liv. qu'il avoit encourue, suivant l'ordre de remise du 5 Novembre de la même année; & depuis le Roi a eu la bonté de lui rendre la faculté de commander des navires, en le relevant de l'interdit prononcé contre lui, par des lettres de réhabilitation du 31 Août 1754, entérinées au Parlement en vacations le 9 Septembre suivant, & enregistrées au Greffe de l'Amirauté de la Rochelle le 28 du même mois.

Voir pour les convois & escortes, les observations sur l'article 5, tit. des loyers des matelots; c'est le tit. 4 du liv. 3. Cette Ordonnance du 14 Mai 1745 y fera rapportée.

Mais dans les autres cas marqués ci-dessus, la trahison étant manifeste, la peine de mort doit s'ensuivre; non qu'un tel capitaine ou maître de navire doive être comparé comme l'insinue le Commentateur, à un Gouverneur de place qui la livreroit aux ennemis, ce seroit confondre les idées. Si donc il est punissable du dernier supplice, ce n'est pas précisément comme traître à son Roi & à l'Etat, pour avoir fortifié les ennemis de sa patrie; car de quel secours peut leur être son navire? Mais pour avoir criminellement fait perdre un bien considérable à ceux qui lui en avoient confié la garde, la direction & la défense; en un mot pour s'être rendu coupable d'un crime d'autant plus énorme, qu'il a commis en qualité d'homme public. Le crime sera encore plus grand à la vérité, si par-là, les gens de son équipage ont été faits prisonniers de guerre; mais le corps principal du délit sera toujours d'avoir violé la foi publique en transportant frauduleusement à autrui un bien dont il n'étoit que le dépositaire.

Une preuve au reste que tout crime qui viole la foi publique, par cela seul est digne de mort; c'est que cet article prononce la même peine contre le maître qui, malicieusement & de dessein prémédité, fait échouer ou périr son vaisseau, quoique par événement, loin qu'il lui en revienne aucun profit, il perde ses gages en entier avec tous ses effets.

Mais l'article suppose qu'il l'ait fait *malicieusement*, d'où il faut conclure que si l'échouement a été nécessaire pour se garantir d'un naufrage absolu qui paroïssoit inévitable sans cela, comme il est arrivé en bien des rencontres, il n'y aura rien à imputer alors au capitaine, moyennant toutefois qu'il n'ait pris ce parti que de l'avis des principaux & du plus grand nombre de son équipage. Et il en sera de même quoiqu'il y ait à bord un pilote côtier ou lamineur, qui s'oppose à l'échouement; *infra* art. 44, tit. 9 du liv. 4.

Du même principe ci-dessus établi, il s'ensuit encore que ceux qui, trompans tout de même la foi publique, ont eu la scélératesse de supposer des navires non existans, d'y avoir fait en conséquence des chargemens, & ensuite sur de fausses factures & charte-parties, d'avoir fait faire des assurances sur ces navires & chargemens supposés sont également dignes du dernier supplice. Et c'est aussi ce qui a été jugé par jugement souverain rendu par M. de Barrentin, Intendant de cette généralité, Commissaire du Conseil en cette partie, assisté des Officiers de l'Amirauté & des Commissaires par lui nommés le 23 Janvier 1739. Par ce jugement, le nommé Brissaud fils, négociant de la ville de Saint-Jean-d'Angély, convaincu de cette complication de crimes de faux, fut condamné à mort par contumace.

On a vu encore depuis peu d'années à Bourdeaux des friponneries du même genre, pratiquées contre des assureurs, ou des capitaines de navires, de concert avec les prétendus chargeurs, avoient fait périr leurs bâtimens, l'un par naufrage, l'autre par le feu. Dans l'affaire concernant le navire le Vigilant, le capitaine, par Arrêt de Bourdeaux du 19 Octobre 1751, a été condamné à mort, ayant été convaincu d'avoir fait périr son vaisseau de dessein prémédité, & d'y avoir simulé des chargemens.

Au surplus, ce n'étoit pas la peine que le Commentateur empruntât des notes sur le Guidon art. 23 du ch. 5, & art. 10 du ch. 19, les autorités qu'il a citées sur cet article, pour dire que tout naufrage est présumé arrivé par la faute du maître, puisqu'il est obligé de convenir que sans preuve, il n'y a pas de condamnation à lui faire subir, ce qu'il faut entendre tant au civil qu'au criminel.

Par l'article 3 des Jugemens d'Oleron, en cas de naufrage, le maître, à la différence des matelots, doit travailler à sauver les effets autant qu'il est en lui, & les mettre en sûreté ou sauve-garde, sur peine d'en répondre en son nom: mais par notre Ordonnance, dès que les Officiers de l'Amirauté sont rendus au lieu du naufrage, le sauvement & la sûreté des effets ne le regardent plus. V. le titre des naufrages.

Il a été parlé ci-dessus d'un navire marchand qui s'est mis sous l'escorte d'un vaisseau de guerre, & cela donne occasion de rapporter ici une décision intéressante de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique, article 17, *si quelques navires, est-il dit dans cet article, sont compagnie entr'eux, ils seront obligés de la tenir, & de s'attendre l'un l'autre, à peine de payer tout le dommage que les autres recevront de l'ennemi ou des pirates.*

C'est, dit Cleirac, ce qu'on appelle au levant, aller *de conserve* ou *à la flotte*, d'où résulte une obligation réciproque de se défendre & protéger l'un l'autre pendant le voyage. Cela paroît extrêmement juste.

En conséquence, il a été jugé au Parlement de Rennes, par Arrêt du mois

de Novembre 1655, cité par Hevin, qu'en pareil cas la surprise de quelques-uns des navires, les autres ayant fui, devoit être supporté par les autres, par contribution.

Dans l'espece, les capitaines & armateurs de 40 navires de Saint Malo ; s'étoient associés pour la pêche de la morue, avec promesse de ne point s'abandonner. Ils furent rencontrés par trois frégates Angloises : plusieurs cherchent leur salut dans la fuite ; d'autres résisterent, & furent si maltraités, qu'ils perdirent l'occasion de la pêche. Les propriétaires de ceux-ci se pourvurent pour obliger ceux des autres qui avoient fait une heureuse pêche de contribuer à la perte, & l'Arrêt ordonna la contribution.

L'auteur dit que le motif de cette rigueur, fut ce semble d'obliger les sujets du Roi à faire les derniers efforts pour soutenir la gloire de ses armes : mais il s'est trompé. La décision ne peut avoir eu pour fondement que la convention pour l'association avec promesse de ne point s'abandonner, lequel contrat est licite & obligatoire ; de manière même qu'on met au rang des dépenses, dont l'indemnité est due, les frais de la guérison des blessés. *Grotius de jure belli & pacis lib. 2^o. cap. 12^o. §. 25.*

De même, si deux ou plusieurs navires s'associent pour la pêche ou pour en partager également les profits ; & que l'un vienne à périr, ceux qui représentent les intéressés audit navire, sont fondés à demander part dans la pêche des autres, de même que dans leurs filets & engins ; mais il ne pourront leur faire supporter la perte du navire. Article 28 des Jugemens d'Oleron ; ce qu'il faut entendre, sauf stipulation contraire.

Il a aussi été parlé ci-dessus, de l'Ordonnance de 1689, qui oblige les capitaines des vaisseaux du Roi de combattre jusqu'à la dernière extrémité, & qui leur est enjoint de se laisser forcer l'épée à la main, même brûler, plutôt que de se rendre. La même Ordonnance, livre 3, tit. premier, article 4, leur défend aussi de saluer aucune place maritime ou forteresse étrangère, qu'ils ne soient assurés que le salut leur sera rendu ; disposition qui se rapporte à celle de l'article 23, de l'Ordonnance de Philippe II, Roi d'Espagne, du mois d'Octobre 1565, donnée à Bruxelles, portant défenses d'abattre le principal pavillon chargé des armes royales, avec injonction de se défendre jusqu'à se perdre plutôt.

A ce sujet, Loccenius, *de jure maritimo*, lib. 3^o. cap. 10^o. *in integrum*, discute favorablement la question, si un capitaine de navire pourroit en conscience obéir à une loi qui lui ordonneroit de mettre le feu à son vaisseau, & de périr avec les siens, plutôt que de se rendre aux ennemis.

Si une question de cette nature n'est pas du ressort d'un jurisconsulte, on est du moins édifié de lui voir soutenir la négative avec fermeté. La raison qu'il en rend est sans réplique, savoir que la loi divine doit l'emporter sur toute loi humaine ; mais quel langage aujourd'hui ? Il n'est point de militaire qui n'adopte la décision de notre auteur, & il n'en est peut-être pas un seul qui osât alléguer la raison qu'il en apporte. Servir Dieu & conserver une réputation de bravoure, cela étoit bon autrefois ; mais on ne peut se le persuader aujourd'hui, malgré l'exemple des Turennes, des Berwik, &c.



TITRE II.

DE L'AUMÔNIER.

I L y a des dangers sur la terre comme sur la mer ; mais sur terre , les secours spirituels sont presque toujours à portée ; & c'est toute autre chose sur mer , par rapport aux vaisseaux où il n'y a pas d'Aumônier.

Il est vrai , comme l'observe Loccenius , *de jure maritimo* , lib. 2^o. cap. 1^o. n^o. 5 , que la providence ne manque pas aux navigateurs , & qu'à ce sujet le navire est appelé *benedictum lignum* au ch. 14 de la sagesse , verset 7 ; mais leur vie , trop ordinairement licentieuse , les empêche de faire des réflexions salutaires sur les périls qui les environnent , & par conséquent n'est pas propre à attirer sur eux les bénédictions du Seigneur.

A mesure que l'esprit de religion s'affoiblit , pour faire place à une indifférence qui tient de la stupidité sur le sort de l'autre vie , il est beau de voir ce pieux Jurisconsulte rappeler aux gens de mer la vérité de la résurrection des corps , & les exhorter à régler leurs mœurs , de manière à pouvoir raisonnablement mettre leur confiance en Dieu.

Etiā si verò , dit-il , *fiat esca piscium corpus* , *nihilominus æquè particeps erit resurrectionis mortuorum & cælestis gloriæ in christo servatore descendens* , *atque alterius corpus in terrâ putrescens* , *vermiumque cibus* , *de quo divina testimonia omni exceptione majora habemus*. *Servat omnia ossa ejus* , *unum ex illis non frangitur*. Psalm. 34. V. 21 , & apocal. 20 V. 13 , *reddidit mare mortuos quos habebat*. Belle leçon pour nos matérialistes.

Au même n^o. 5 , pag. 123 , il dit encore , *non est dubitandum* , *quin* , *se navigationem recte instituentes* , *se Deo commendent* , *Deus illos tanquam in viâ suâ ambulantes* , *servaturus sit* *aut si illis in mari pareundum sit seriâ* , *delictorum pœnitundine ducti & Christi merito nixi* , *Deo animas suas commendent* ; *atque sic in vocatione suâ beatè decedent* , &c.

Un autre auteur , Julius Ferretus , *de re navali* lib. 4^o. n^o. 20. fol. 49 , verso , exhorte en conséquence ceux qui s'embarquent , après avoir oui la Messe du Saint-Esprit , à adresser à Jesus-Christ la prière suivante , à genoux avec un cœur pur & une foi vive. *Jussisti* , *Domine Jesu Christe* , *discipulos tuos ascendere naviculam* , *& pœdere te transfretum* : *& tu* , *Domine* , *ascendisti naviculam & transfretasti mare* , *& pervenisti in civitatem tuam*. *Ita digneris hanc classē tuam salvam fore & tutam* , *ut navem discipulorum tuorum* , *& petrum*.

deambulanti in aquâ servasti. Et placatus dominus, ajoute-t-il, succurret bonæ menti humilium precantium, & firmiter credentium, quorum preces exaudit & non contemnit Deus; & fides servat fideles rectè credentes, cujus meritum est credere id quod non videtur, & separat fides, fideles ab infidelibus, &c.

On trouve aussi à la suite de la table des chapitres de la traduction du Consulat, édition de 1577, l'oraison pour les navigateurs, en ces termes : *Deus qui transtulisti patres nostros per mare rubrum; & transvexisti per aquam, nimiam laudem tui nominis decantantes, te suppliciter deprecamur ut in navi famulos tuos repulsis adversitatibus, portu semper optabili, cursuque tranquillo tuearis: per Dominum nostrum Jesum Christum Filium tuum, qui tecum vivit & regnat in sæcula sæculorum, amen.*

Et à la fin de cette compilation de loix maritimes, cette prière à St. Jean-Baptiste, » ô Benoît, St. Jean-Baptiste, veuille garder tous & chacun les » marins & autres gens qui vont sur mer, les veuille garder de défortune, » & prier Dieu qui les veuille préserver, *amen.* » Heureuse simplicité de nos pères, qu'êtes-vous devenue !

C'est aussi à dessein de rappeler les navigateurs à des sentimens de religion, & de leur faire faire des retours sur eux-mêmes, que l'Eglise a introduit dès les premiers temps, la cérémonie sainte de bénir les navires, & qu'en se conformant à ses intentions, Louis XIV, Prince aussi grand par sa piété que par ses vertus héroïques, après avoir ordonné qu'il y auroit à l'avenir un Aumônier sur chacun de ses vaisseaux, imposa de même l'obligation à tous les armateurs de navires destinés pour des voyages de long cours, d'avoir un Aumônier sur chacun de leurs navires, comme il résulte de l'article qui suit.

ARTICLE PREMIER.

DANS les navires qui feront des voyages de long cours, il y aura un Prêtre approuvé de son Evêque Diocésain, ou de son Supérieur (s'il est Religieux) pour servir d'Aumônier.

UN Aumônier auroit assurément son utilité pour un vaisseau faisant simplement le cabotage; mais comme cette sorte de navigation est ordinairement assez courte; que d'ailleurs en cas de maladie dangereuse de quelqu'un de l'équipage, il est aisé de le mettre à terre pour lui procurer du soulagement, & que c'est par cette raison que dans la navigation au cabotage, on est dispensé de prendre un Chirurgien, *infra* article premier, tit. 6; il n'est pas étonnant que l'obligation d'avoir un Aumônier comme un Chirurgien, ne regarde que les voyages de long cours.

Ces voyages au long cours sont spécifiés & déterminés dans le titre des assurances ci-après article 59. Depuis cette Ordonnance, il en est intervenu quelques autres, dont les unes ont restreint, & d'autres ont étendu la disposition du présent article.

Par celle du 2 Juin 1694, il fut enjoint à tous propriétaires & capitaines de navires de 25 hommes d'équipage & au-dessus, destinés pour les voyages de long cours, d'y embarquer un Aumônier, qui seroit payé sur le pied de 30 liv. par mois, & auroit la table du capitaine, à peine contre les propriétaires & capitaines de 1500 liv. d'amende, dont les capitaines payeront le tiers, sans en pouvoir être déchargés sous quelque prétexte que ce fût. Mais sur ce qu'il fut représenté, que les bâtimens sur lesquels 25 hommes d'équipage suffisoient, étoient trop petits pour que le service divin s'y fit avec décence, & d'ailleurs que les profits que faisoient ces bâtimens étoient trop peu considérables pour supporter la dépense d'un Aumônier, le Roi rendit une nouvelle Ordonnance le 2 Février 1701, qui restreignit l'obligation de prendre des Aumôniers aux navires de 30 hommes d'équipage & au-dessus, & en dispensa ceux au-dessous.

D'un autre côté, des Aumôniers ayant été jugés aussi nécessaires sur les navires armés en course que sur ceux destinés aux voyages de long cours, à cause des fréquens dangers de la course; par Ordonnance du 30 Août 1702, il fut réglé qu'il y auroit un Aumônier sur chaque navire corsaire, étant du port de 100 tonneaux & au-dessus, lequel Aumônier fera approuvé conformément à ce qui est prescrit par cet article pour les voyages de long cours; Ordonnance suivie d'une autre du 11 Mars 1705, qui étendit cette obligation à tout armateur de bâtiment corsaire d'un pont & demi, & de 60 hommes d'équipage, avec injonction d'y pratiquer un logement convenable pour l'Aumônier, de pourvoir à sa subsistance & de lui payer les appointemens qui seroient réglés en cas de contestation, par les Officiers de l'Amirauté.

Plusieurs armateurs & capitaines de navires ayant négligé de se conformer à ces Ordonnances, le Roi en renouvela l'exécution & donna ses ordres pour les faire observer exactement à l'avenir, avec injonction aux Officiers de l'Amirauté d'y tenir la main. Lettre de M. de Pontchartrain, du 17 Juillet 1709. Aux termes de cette lettre il suffisoit qu'il y eût 30 hommes d'équipage; mais depuis il est intervenu un nouveau Règlement du 5 Juin 1717, revêtu de Lettres-Patentes du 8 du même mois, par lequel l'obligation d'embarquer un Aumônier pour les voyages de long cours, a encore été restreinte aux vaisseaux dont les équipages seront de 40 hommes & au-dessus, & l'amende modérée à 200 liv.

On ne peut prendre pour Aumônier qu'un Prêtre, à cause que ses fonctions principales sont, la confession, l'administration des Sacremens & la célébration de la Messe. Si c'est un Prêtre séculier, il faut qu'il soit approuvé de son Evêque Diocésain; & si c'est un Religieux, il a besoin du consentement de son supérieur, aux termes de notre article.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que la plupart des capitaines des vaisseaux qui font des voyages de long cours, & les propriétaires d'iceux négligent d'y embarquer des Aumôniers, sous prétexte d'éviter une dépense qu'ils croient inutile & préjudiciable à leurs intérêts

N n n ij

particuliers, quelque peu considérable qu'elle soit, & en même temps nécessaire par rapport aux secours spirituels, dont les équipages sont privés pendant un long temps, & qu'ils y soient excités par l'Ordonnance de la Marine de mil six cent quatre-vingt-un, qui règle les fonctions dont ces Aumôniers doivent être chargés. Sur quoi voulant pourvoir, Sa Majesté a ordonné & ordonne, veut & entend qu'il soit embarqué sur tous les vaisseaux qui iront aux voyages de long cours, entre lesquels seront réputés ceux des ports de Provence en levant, & ceux dans lesquels il faut passer le détroit de Gibraltar, dont les équipages seront au-dessus de vingt-cinq hommes, un Aumônier, Prêtre, ou Religieux approuvé par l'Evêque du Diocèse du port d'où ils partiront, pour administrer

les Sacremens, & faire les fonctions prescrites par l'Ordonnance de mil six cent quatre-vingt-un, qui sera payé sur le pied de trente livres par mois, & aura la table du capitaine, à peine contre les propriétaires & capitaines des bâtimens, de quinze cens livres d'amende, dont les capitaines payeront le tiers sans en pouvoir être déchargés sous quelque prétexte que ce soit. Mande & ordonne Sa Majesté aux Officiers de l'Amirauté, & aux Commissaires établis pour les Classes dans les Villes maritimes, de tenir la main chacun en droit soi à l'exécution de la présente Ordonnance. FAIT à Versailles le deuxième Juin mil six cent quatre-vingt-quatorze. *Signé, LOUIS. Et plus bas, PHELYPEAUX.*

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ a réglé par son Ordonnance du mois d'Août 1681, que dans les navires qui feront des voyages de long cours, il y auroit un Prêtre approuvé par son Evêque Diocésain, ou par son Supérieur, s'il est Religieux, pour servir d'Aumônier; mais étant informée que cela n'a pu être exécuté, & particulièrement dans les mers du Ponant, à cause que parmi les vaisseaux qu'on y équipe pour ces sortes de voyages, il y en a plusieurs de petits sur lesquels le service divin ne se pourroit faire avec décence, & que d'ailleurs les profits des voyages de ces sortes de bâtimens, sont ordinairement si peu considérables, qu'ils ne pourroient supporter la dépense d'un Aumônier. A quoi ayant égard, & voulant néanmoins que ladite Ordonnance soit exécutée

dans les cas où elle peut l'être: Sa Majesté a ordonné & ordonne, veut & entend qu'il soit embarqué sur tous les vaisseaux qui sont équipés dans les ports des côtes de Ponant, pour les voyages de long cours, dont les équipages seront de trente hommes, & au-dessus un Prêtre approuvé par son Evêque Diocésain ou de son Supérieur, s'il est Religieux, pour y servir d'Aumônier, administrer les Sacremens, & faire les fonctions prescrites par ladite Ordonnance de 1681. Enjoint Sa Majesté aux Officiers des Sieges de l'Amirauté ès mers de Ponant, & aux Commissaires établis pour les Classes, de tenir la main chacun en droit soi à l'exécution de la présente Ordonnance. FAIT à Versailles le 2 de Février 1701. *Signé, LOUIS. Et plus bas, PHELYPEAUX. Et scellé.*

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée qu'on a négligé jusqu'à présent de mettre des Aumôniers sur la plupart des vaisseaux que ses sujets arment pour faire la guerre à ses ennemis, ce qui prive les matelots & soldats, qui sont blessés dans les combats que ces vaisseaux rendent, des secours spirituels dont ils ont besoin; & voulant que le service divin soit fait aussi sur ces vaisseaux, en observant en même temps qu'ils soient tels, que ce service s'y puisse faire avec la décence convenable, Sa Majesté

a ordonné & ordonne à tous ses sujets qui arment contre les ennemis de son Etat des vaisseaux du port de cent tonneaux & au-dessus, d'y faire embarquer des Aumôniers qui soient approuvés par l'Evêque Diocésain, ainsi qu'il est porté par l'Ordonnance de la Marine de l'année 1681, pour les vaisseaux qui vont au long cours. Mande & ordonne Sa Majesté à Monsi. le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'observation de la présente Ordonnance, qui sera registree,

lue, & publiée par-tout où besoin sera. Enjoint Sa Majesté aux Officiers de l'Amirauté d'y tenir la main en ce qui les concerne. FAIT à Marly le trentième jour d'Août mil sept cent deux. Signé LOUIS. Et plus bas, PHELYPEAUX. Et scellé.

ORDONNANCE DU ROI,

Pour obliger les corsaires de Dunkerque d'une certaine grandeur d'avoir à bord un Aumônier.

Du 11 Mars 1705.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ ayant été informée que les Armateurs du port de Dunkerque, font difficulté de recevoir des Aumôniers sur les vaisseaux qu'ils font équiper pour la course, sous prétexte que la plupart de ces navires sont trop petits, & que par conséquent il n'y a pas de logement pour eux; & voulant que les Ordonnances qu'elle a rendues sur ce qui regarde l'embarquement des Aumôniers soient exécutées, elle enjoint à tous les armateurs d'en faire recevoir sur tous les bâtimens qui auront un pont & demi & soixante hommes d'équipage, de pourvoir à leur logement & subsistance, & de leur payer les appointemens qui leur seront réglés par les Officiers de l'Amirauté, en cas de contestation. Mande & ordonne Sa Majesté à Mr. le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance, & aux Officiers de l'Amirauté de la faire publier & afficher, afin que personne n'en prétende cause d'ignorance. Fait à Versailles le 11 Mars 1705. Signé, LOUIS. Et plus bas, PHELYPEAUX.

LETTRE

De Mr. de PONTCHARTRAIN, pour faire prendre des Aumôniers aux vaisseaux de trente hommes d'équipage & au-dessus.

Du 17 Juillet 1709.

MESSIEURS, le Roi a réglé par ses Ordonnances des 2 Février 1701, & 30 Août 1702, qu'il seroit embarqué des Aumôniers sur tous les vaisseaux qui feront des voyages de long cours, dont les équipages seront de trente hommes & au-dessus, & sur les navires de 100 tonneaux & au-dessus, qui seront armés pour courre sur les ennemis de l'Etat; cependant, Sa Majesté est informée que les propriétaires armateurs, & capitaines de ces navires ont négligé l'exécution de ces Ordonnances, de sorte que les matelots, soldats & ses autres sujets ont été privés des secours spirituels,

elle m'a ordonné de renouveler ses ordres à cet égard pour les faire observer à l'avenir avec plus d'exactitude & de vous faire savoir, que son intention est que vous teniez la main à leur exécution avec tout le soin & toute l'attention possible dans l'étendue des ports de votre Jurisdiction. Informez-moi de ce que vous ferez. Je dois vous dire que Sa Majesté s'en prendra à vous de l'inexécution de ses ordres.

Je suis, Messieurs, Votre très-affectionné à vous servir, PONTCHARTRAIN.

A Versailles, le 17 Juillet 1709.

R È G L E M E N T,

Par lequel le Roi ordonne que tous les négocians qui feront équiper dans les ports du Royaume des Vaisseaux pour des voyages de long cours, dont les équipages seront de quarante hommes & au-dessus, seront obligés d'y embarquer des Aumôniers, à peine de deux cens livres d'amende.

SA MAJESTÉ ayant réglé par ses Ordonnances des mois d'Août 1681, 2 Juin 1694, premier Juin 1695, 2 Février 1701, & 30 Août 1702, les vaisseaux sur lesquels il doit être embarqué des Aumôniers, par rapport au nombre d'hommes dont les équipages sont composés, elle a été informée que les négocians se dispensent, sous différens prétextes, d'en mettre sur les vaisseaux qu'ils équipent dans les ports du Royaume pour des voyages de long cours, ce qui prive les équipages des secours spirituels; & voulant que le service divin soit fait à l'avenir sur lesdits navires, & en faciliter les moyens, Sa Majesté, de l'avis de Monsieur le Duc d'Orléans, son Oncle Régent, a réglé qu'il sera embarqué à l'avenir sur chacun des vaisseaux destinés pour des voyages de long cours, dont les équipages seront de quarante hommes & au-dessus, un Prêtre séculier ou régulier, approuvé par l'Evêque du Diocèse d'où lesdits navires partiront, pour servir d'Aumônier & faire les fonctions prescrites par l'Ordonnance du mois d'Août 1681,

à peine contre les propriétaires desdits navires de payer deux cens livres d'amende.

Mande & ordonne Sa Majesté à Mons. le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution du présent Règlement, de le faire publier, afficher & enregistrer partout où besoin sera, & de donner les ordres nécessaires pour la pleine & entière exécution. Fait à Paris le cinquième jour de Juin mil sept cent dix-sept. Signé, LOUIS. Et plus bas, PHELYPEAUX.

Registré, oui, & ce requérant le Procureur-Général du Roi, pour être exécuté selon sa forme & teneur, & copies collationnées envoyées aux Sieges de l'Amirauté du ressort, pour y être lues, publiées & registrées; enjoint aux Substitués du Procureur-Général du Roi d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans un mois, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris en Parlement le sixième jour d'Août mil sept cent dix-sept. Signé GILBERT.

L E T T R E S - P A T E N T E S.

LOUIS par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre: A tous ceux qui ces présentes Lettres verront, Salut. Ayant été informé que les négocians qui font équiper des vaisseaux dans les ports du Royaume, se dispensent sous différens prétextes d'y embarquer des Aumôniers, ce qui prive les équipages des secours spirituels, & voulant que le service divin soit fait à l'avenir sur lesdits navires, nous avons fait un Règlement en date du 5 du présent mois de Juin, pour obliger lesdits négocians qui feront équiper des bâtimens pour des voyages de long cours, dont les équipages seront de quarante hommes & au-dessus, d'embarquer sur chacun un Prêtre approuvé par l'Evêque du Diocèse d'où lesdits navires partiront, pour servir d'Aumônier & faire les fonctions pres-

crites par l'Ordonnance du mois d'Août 1681; à peine de deux cens livres d'amende contre lesdits propriétaires; pour l'exécution duquel Règlement, nous avons jugé nécessaire de faire expédier nos Lettres-patentes, adressantes à nos Cours. A ces causes, de l'avis de notre très-cher & très-ami Oncle le Duc d'Orléans Régent, de notre très-cher & très-ami Cousin le Duc de Bourbon, de notre très-cher & très-ami Cousin le Prince de Conti, de notre très-cher & très-ami Oncle le Duc du Maine, de notre très-cher & très-ami Oncle le Comte de Toulouse, & autres Pairs de France, grands & notables personnages de notre Royaume, nous en confirmant ledit Règlement en date du 5 du présent mois de Juin, ci-attaché sous le Contre-Scel de notre Chancellerie, l'avons

autorisé & autorisons par ces présentes signées de notre main, voulons qu'il soit enrégistré en nos Cours, & exécuté selon sa forme & teneur. Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers les gens tenans notre Cour de Parlement à Paris, que ces présentes, ensemble ledit Règlement ils aient à faire lire, publier & enrégistrer, & le contenu garder & observer selon leur forme & teneur, nonobstant tous Edits, Déclarations, Ordonnances, Arrêts, Réglemens, & autres choses à ce contraires, auxquels Nous avons dérogé & dérogeons par cesdites présentes, aux copies desquelles & dudit Règlement collationnées par l'un de nos amés & féaux Conseillers-Secrétaires, Voulons que foi soit ajoutée comme aux originaux : Car tel est notre plaisir ; en témoin de quoi nous avons

fait mettre notre Scel à cesdites présentes. Donné à Paris, le huitieme jour de Juin, l'an de grace mil sept cent dix-sept, & de notre regne le deuxieme. Signé LOUIS. Par le Roi, le Duc d'Orléans Régent présent. PHELYPEAUX.

Registrées, oui, & ce requérant le Procureur-Général du Roi, pour être exécutées selon leur forme & teneur, & copies collationnées envoyées aux Sieges de l'Amirauté du ressort pour y être lues, publiées & registrées ; enjoint aux Substituts du Procureur-Général du Roi d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans un mois, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris en Parlement le sixieme d'Août mil sept cent dix-sept. Signé GILBERT.

ARTICLE II.

L'AUMÔNIER sera établi par le maître, du consentement des propriétaires catholiques, sans que ceux de la religion prétendue réformée puissent opiner aux choix de l'Aumônier.

PUISQUE c'est au maître ou capitaine à établir l'Aumônier, du consentement toutefois des propriétaires catholiques ; mais sans consulter ceux de la religion prétendue réformée ; il est évident que notre Ordonnance suppose que tout maître ou capitaine professe la religion catholique. En effet, quoique l'Edit de Nantes ne fût pas encore révoqué alors, il y avoit déjà long-temps que les prétendus réformés étoient déclarés déchus & exclus de toutes charges & fonctions publiques, au rang desquelles on ne peut se dispenser de mettre la faculté de commander un navire.

Depuis la révocation de cet Edit de Nantes, l'intention de Louis XIV, étoit donc encore mieux marquée à ce sujet ; c'est-à-dire, qu'il ne vouloit pas que ses vaisseaux ni ceux de ses sujets fussent commandés par d'autres que des catholiques. Cependant sous prétexte que depuis cette même époque, il n'y a plus dans le Royaume d'exercice public de la religion, que celui de la religion catholique ; on s'est tellement accoutumé à dire, malgré l'expérience contraire, que tous les sujets du Roi sont catholiques, parce qu'il leur est défendu de professer une autre religion ; on s'est, dis-je, tellement familiarisé avec cette idée, qu'insensiblement on a cru pour l'avantage de la navigation, il convenoit de recevoir pour pilotes & capitaines, les gens de la religion prétendue réformée comme les catholiques.

Cependant les Officiers de l'Amirauté, toujours attachés aux regles & à l'observation des Ordonnances, ont continué long-temps de refuser d'admettre pour capitaines ou pilotes d'autres sujets que des catholiques, & cet usage ils l'ont conservé jusqu'au 18 Avril 1717, que Mr. le Comte de Toulouse leur marqua, que l'intention de Mr. le Duc d'Orléans, Régent,

du Royaume , étoit que jusqu'à nouvel ordre , on n'exigeât plus des sujets qui se présenteroient pour être reçus maîtres ou pilotes , la preuve de la catholicité ; ce qui a toujours été observé depuis , sur ce prétexte qu'il est de l'intérêt de l'Etat d'avoir des capitaines de navires & autres gens de mer autant qu'il se pourra. On en est venu même jusqu'à vouloir persuader que les religieux étant exclus des charges & offices , aussi-bien que des métiers en jurande , & par-là étant invités à se livrer entièrement au commerce maritime , devoient être regardés comme la ressource la plus sûre pour le soutenir , & lui faire prendre chaque jour de nouveaux accroissemens.

Que ce soit là une fausse idée , plutôt qu'une vérité , ce n'est point ce que j'entreprends de discuter ; j'observerai seulement que de cette trop facile condescendance qu'on a eue d'admettre pour pilotes & maîtres de navires , des religieux comme des catholiques , il en peut résulter que ces derniers trouvant difficilement à commander les navires des prétendus réformés , ou si l'on veut nouveaux convertis , se dégoûtent peu-à-peu d'une profession , où ils courent risque de manquer d'emploi ; ce qui , comme trop capable d'écarter ceux des catholiques qui aspirent à la même profession , pourroit avec le temps faire laisser le champ libre aux religieux.

Seroit-il néanmoins de la bonne politique de remettre entre leurs mains toute la navigation & tout le commerce maritime du Royaume ?

Quoiqu'il en soit , depuis que les religieux ont été admis pour capitaines de navires , il n'a presque plus été question d'Aumônier sur les vaisseaux. Et d'abord sur ceux des propriétaires de la religion prétendue réformée ; cela est évident , même dans les cas où ils se sont servi de capitaines catholiques , parce qu'ils n'auroient pas voulu d'eux , si ceux-ci eussent demandé des Aumôniers.

L'Aumônier n'a donc pu être d'usage ensuite que sur les vaisseaux des catholiques ; mais que ne peut pas la force du mauvais exemple , sur-tout lorsque l'intérêt s'en mêle ? On a trouvé de l'épargne à se passer d'Aumônier ; cela a suffi. Cependant la loi est toujours subsistante , & dès que l'équipage est de quarante hommes , le capitaine ne doit point être expédié s'il n'y a un Aumônier sur le navire , ou un certificat de Mr. l'Evêque ou de ses grands Vicaires , portant qu'il n'y a point de Prêtre libre dans le Diocèse pour servir d'Aumônier.

Le Commentateur a dit vrai , en observant que la disposition de notre article est devenue inutile depuis que la religion prétendue réformée n'est plus tolérée en France ; mais ce n'est pas dans le sens qu'il l'a entendu.



ARTICLE III.

L célébrera la Messe, du moins les Fêtes & Dimanches, administrera les Sacremens à ceux du vaisseau, & fera tous les jours matin & soir la priere publique, où chacun sera tenu d'assister, s'il n'a empêchement légitime.

QUELLE perte pour la religion & pour le salut éternel des gens qui meurent en mer, que la privation de ces secours spirituels sur tant de vaisseaux employés aujourd'hui aux voyages de long cours ? & l'on s'étonnera après cela du libertinage affreux qui regne parmi les gens de mer ?

Ce n'est plus que sur les vaisseaux du Roi, & sur ceux de la Compagnie des Indes que le service divin est célébré, & que les Sacremens sont administrés. Dans les autres navires, tout se réduit à la priere publique du soir & du matin, & encore faut-il pour que cet exercice de religion se fasse avec exactitude, que le capitaine soit un homme de bien rigoureusement parlant, & non pas un honnête-homme selon le monde.

Les fonctions de l'Aumônier sur les vaisseaux du Roi, déjà déterminées par le Règlement du 6 Octobre 1674, ont été confirmées & marquées encore plus en détail par l'Ordonnance du 15 Avril 1689.

L'article 2, tit. 9 de ce Règlement, porte que la Messe sera dite sur les vaisseaux tous les jours de Dimanches & de Fêtes, sans exception, à moins que le mauvais temps ne l'empêche ; & les autres jours aussi souvent qu'il sera possible. Il ajoute que les prieres se feront soir & matin aux lieux & heures accoutumées, l'aumônier les prononçant à haute voix, & l'équipage répondant à genoux. Ces dispositions se retrouvent dans les articles 3 & 4, tit. 3, liv. 4 de ladite Ordonnance de 1689.

Ce qu'on n'y retrouve point, c'est celle de l'article 3 dudit Règlement, portant que ceux de la religion prétendue réformée, se retireroient vers le mât de misaine pour y faire leurs prieres à voix basse sans qu'il leur fût permis de chanter les psaumes, ni de faire aucun exercice public.

La raison pour laquelle cette disposition n'a pas été renouvelée dans l'Ordonnance de 1689, est que dès-lors tout exercice de la religion prétendue réformée étoit aboli par la révocation de l'Edit de Nantes.

Ce que cette Ordonnance de 1689 a ajouté, concernant les fonctions de l'aumônier, le voici. Par l'article 5 du même titre, il est réglé que l'aumônier expliquera en François, au moins une fois la semaine, & le plus familièrement qu'il se pourra, ce qui aura été dit en latin, suivant l'usage public & universel de l'Eglise, afin que les matelots & les soldats soient bien instruits de ce qu'il demande à Dieu pour eux & de ce qu'ils répondent.

Les jours de Dimanches & de Fêtes, l'aumônier fera le catéchisme, après en avoir pris l'ordre du capitaine, qui déterminera le lieu, l'heure & le nombre des gens qui y assisteront. C'est ce qui est ordonné par l'article 6 ; & par l'article 8, que l'on sonnera l'*Angelus* avant chaque repas, & que chacun dira la priere.

Aux termes de l'article 9, le St. Sacrement ne pourra être administré aux malades sans en avertir l'Officier de garde ; & lorsque l'aumônier le portera, l'équipage fera à genoux & la tête nue , à peine contre les contrevenans d'être mis trois jours aux fers & de retranchement de 20 sols de leur solde.

Les articles 7 & 10 prononcent des peines contre les matelots & soldats qui, sans cause légitime, manqueront d'assister à la Messe, aux prières ou au catéchisme, ou qui y commettront des indécences, & contre les blasphémateurs.

L'aumônier aura soin de voir si la chapelle est en bon état, & la fera porter dans le vaisseau, aussi-tôt que les lieux où elle doit être mise seront disposés pour cela. Article premier, tit. 12, liv. premier de ladite Ordonnance de 1689.

Il visitera souvent & consolera les malades ; aura un soin particulier de leur administrer les Sacremens, & rendra compte au capitaine de l'état auquel il les aura trouvés. Article 3.

Toutes ces dispositions conviennent également aux vaisseaux marchands sur lesquels il y aura des aumôniers ; mais il y en a de particulières pour les vaisseaux du Roi, dans les titres 9 & 10, liv. 20 de la même Ordonnance, concernant les aumôniers & missionnaires tirés des séminaires établis à cette fin dans les ports de Rochefort, Brest & Toulon. On y trouve entre autres choses, article 7 du titre 9, » l'obligation de prier Dieu pour la conservation » du Roi, de la maison royale, & pour la prospérité des armes de Sa » Majesté, de réciter à cette intention tous les jours le psaume *Exaudiat*, » répétant trois fois le verset, *Domine salvum fac regem*, & ajoutant l'oraison » *Pro rege*. » La philosophie d'alors n'étoit pas raisonneuse comme celle d'aujourd'hui.

ARTICLE IV.

DEFENDONS, sous peine de la vie, à tous propriétaires, marchands, passagers, marins & autres de quelque religion qu'ils soient, qui se trouveront dans les vaisseaux, d'apporter aucun trouble à l'exercice de la religion catholique ; & leur enjoignons de porter honneur & révérence à l'aumônier, à peine de punition exemplaire.

QUOIQUE la disposition de cet article n'ait point été rappelée dans l'Ordonnance de 1689, on ne doit pas moins la regarder comme subsistante dans toute sa force. Si elle n'en a pas parlé au reste, c'est qu'elle a supposé qu'après la révocation de l'Edit de Nantes, il ne pouvoit plus se trouver dans les vaisseaux, des gens qui professassent d'autre religion que la catholique, & par conséquent qui fussent capables d'apporter aucun trouble à l'exercice de la religion catholique, qui est la seule véritable.

Quant à l'injonction de porter honneur & révérence à l'aumônier, à peine

de punition exemplaire, elle est si naturelle & si convenable à l'honneur de la religion, que quand il n'y auroit pas de loi portée à ce sujet, on ne pourroit se dispenser de punir quiconque manqueroit de respect envers un homme, non-seulement revêtu du caractère vénérable de la prêtrise; mais encore exerçant dans le vaisseau, les fonctions privilégiées de curé & de pasteur des âmes.

Et il ne faut point examiner, avec nos libertins esprits forts, si en rigueur la conduite de l'aumônier répond à la sainteté & à la dignité de son ministère. S'il manque de fidélité à ses devoirs, ce n'est point une raison pour s'oublier envers lui; il n'en est pas moins l'oint du Seigneur.





TITRE III.

DE L'ECRIVAIN.



L n'est point parlé de l'écrivain dans les Us & Coutumes de la mer du Ponant, il en est seulement fait mention & très-superficiellement dans les notes sur le huitieme article des jugemens d'Oleron. Cela n'est pas étonnant, la navigation & le commerce maritime ayant alors des bornes si étroites.

Dans la suite la navigation s'étant accrue, & les cargaisons des navires étant devenues plus considérables, il y a apparence que l'usage de mettre des écrivains sur les vaisseaux marchands, pour tenir des états des cargaisons, agrêts, munitions, &c. ne s'établit que pour suppléer aux maîtres ou capitaines qui ne savoient pas écrire.

Ce qui le fait présumer de la sorte, c'est que l'usage d'établir un écrivain sur des navires marchands n'a jamais été universel, même du temps que cette Ordonnance a été faite, comme il résulte de l'art. 11 du tit. du capitaine, & de l'art. 4 du tit. du jet, en ce que l'un dit, *si toutefois il y avoit un écrivain* & l'autre en parlant de l'écrivain, ajoute, *ou celui qui en fera la fonction*, L'art. 6 du tit. du pilote dit encore, *au défaut de l'écrivain*, &c.

Quoiqu'il en soit, il y a long-temps qu'on se passe d'écrivain sur les navires marchands, & que les fonctions ont été réunies à celles du maîtres ou capitaine. De sorte qu'on ne voit plus d'écrivains que sur les vaisseaux du Roi, sur ceux de la Compagnie des Indes, & sur les navires armés en course, excepté néanmoins la mer du Levant, où l'usage s'en est conservé sur les navires allant commercer dans les Echelles. Il est beaucoup parlé des fonctions de l'écrivain dans le Consulat, chap. 55, 56, 57 & 58.

ARTICLE PREMIER.

L'ECRIVAIN sera tenu d'avoir un registre ou journal, coté & paraphé en chaque page par le Lieutenant de l'Amirauté, ou par deux des principaux propriétaires du navire.

IL ne s'ensuit pas de ce qui vient d'être dit, que cet article & les autres de ce titre soient inutiles à présent, soit parce que rien n'empêche un propriétaire de navire d'établir un écrivain sur son vaisseau quand il le jugera à pro-

pos, auquel cas les articles de ce titre serviront à en régler les fonctions à part; soit parce que le maître étant aujourd'hui subrogé à l'écrivain, il est naturel de lui attribuer en cette qualité, toutes les décisions portées au sujet de l'écrivain; à cela près qu'il n'est point obligé d'avoir un registre ou journal séparé, aux termes de cet article, & qu'il lui suffit de tenir avec ordre celui qu'il doit avoir par l'art. 10 du tit. qui le concerne, & dans la forme qui y est prescrite.

Il n'est pas nécessaire non plus, qu'il prête serment en qualité d'écrivain devant les officiers de l'Amirauté: ayant été reçu maître avec les formalités usitées, il est revêtu par-là du caractère public relativement à toutes ses fonctions dans le vaisseau.

Les fonctions de l'écrivain sur les vaisseaux du Roi, sont réglées par le tit 11, livre premier de l'Ordonnance de la marine du 15 Avril 1689, d'après l'art. 431 de l'Ordonnance du mois de Janvier 1629. Elles ont aussi été confirmées par une autre Ordonnance du 6 Janvier 1705, avec défenses expresses aux capitaines de maltraiter les écrivains ni de fait ni de paroles, sur peine de cassation.

ARTICLE II.

L écrira dans son registre les agrêts & apparaux, armes, munitions & vituailles du vaisseau, les marchandises qui seront chargées & déchargées, le nom des passagers, le fret ou nolis par eux dû, le rôle des gens de l'équipage avec leurs gages & loyers, le nom de ceux qui décéderont dans le voyage, le jour de leur décès, & s'il est possible, la qualité de leur maladie & le genre de leur mort; les achats qui seront faits pour le navire depuis le départ, & généralement tout ce qui concernera la dépense du voyage.

TOUT le détail de cet article regarde donc le maître ou capitaine qui représente aujourd'hui l'écrivain.

Mais l'obligation d'écrire sur son registre les agrêts & apparaux, armes, munitions & vituailles du vaisseau, est suppléée ou remplacée maintenant par l'inventaire qu'on est dans l'usage de dresser du tout, & dont il délivre un double au propriétaire ou à l'armateur du navire avec sa reconnaissance au pied.

De même en ce qui concerne les marchandises de la cargaison, il signe un double de la facture générale du chargement, outre les connoissemens particuliers qu'il délivre à tous les marchands chargeurs, dans lesquels connoissemens le fret ou nolis est réglé & spécifié; ce qui n'empêche pas qu'il ne transcrive la facture sur son registre.

Quant aux noms des passagers & des gens de l'équipage avec leurs gages & loyers, ces objets sont remplis au moyen du rôle d'équipage que le capitaine doit prendre au bureau des classes, & dont il est obligé de déposer un double en bonne forme au greffe de l'Amirauté avant son départ, comme il a été observé sur l'art. 10 du titre du capitaine.

Pour ce qui est du nom de ceux qui décéderont dans le voyage, &c. comme

dans tous les temps le maître a toujours été chargé de rendre raison de toutes les personnes embarquées dans son navire ; l'obligation de constater le décès des morts l'a aussi toujours regardé , quoiqu'il y eût un écrivain sur le navire. A plus forte raison cette obligation est-elle devenue indispensable pour lui depuis qu'il a été chargé des fonctions de l'écrivain.

On sent en effet de quelle conséquence il est de constater le décès des personnes pour l'intérêt des veuves , des enfans , des héritiers & des créanciers. C'est pour cela aussi que le maître ou capitaine non-seulement est tenu d'écrire sur son registre ou journal , le nom de ceux qui décèdent dans le voyage avec le jour de leur décès ; mais encore d'en faire sa déclaration exacte , tant au bureau des classes , où l'on apostille les articles des personnes décédées , qu'au greffe de l'Amirauté à son retour , afin que ceux qui ont intérêt au décès puissent lever au greffe des extraits de cette déclaration , lesquels extraits font foi comme tenant lieu d'extraits mortuaires.

Enfin , pour ce qui regarde les achats faits pour le navire , &c. il n'y a pas là de nouvelle obligation imposée au maître , en étant déjà chargé par l'art. 10 du tit. qui le concerne.

ARTICLE III.

IL y écrira pareillement toutes les délibérations qui seront prises dans le navire , & le nom de ceux qui auront opiné ; lesquels il fera signer s'ils le peuvent , sinon , il fera mention de l'empêchement.

IL a été observé sur l'article 19 du même titre , qu'outre la précaution du capitaine d'écrire les délibérations sur le registre , l'usage est de les dresser séparément par un procès-verbal , lequel doit contenir les noms de ceux qui auront opiné , être signé de ceux qui le savent ou qui le peuvent , sinon qu'il doit être fait mention du refus ou de l'empêchement de signer. Il s'agit d'ajouter ici que ce procès-verbal , pour mériter une entière créance ne doit être qu'une copie exacte , certifiée & attestée de celui qui a dû être couché sur le registre. En effet , s'il n'étoit pas porté sur le registre , on pourroit soupçonner assez légitimement qu'il auroit été dressé après coup ; ce qui ne s'est rencontré que trop souvent ; de sorte qu'il faudroit alors bien peser les circonstances , ou plutôt il en faudroit qui fussent bien imposantes pour faire ajouter foi à ces procès-verbaux isolés , sur feuilles volantes , dont on ne trouveroit pas le précis au moins , sur le livre journal.



ARTICLE IV.

VEILLERA à la distribution & conservation des vivres, & écrira sur son registre ce qui en sera acheté pendant le voyage, & mis entre les mains du dépenfier, auquel il en fera rendre compte de huitaine en huitaine.

CECI a toujours regardé le maître plus particulièrement encore que l'écrivain, qui nécessairement devoit se conformer à ses ordres, pour la distribution & l'économie des vivres. Son emploi en cette partie étoit de faire écriture de l'entrée & de la sortie des vivres, & de se faire rendre compte par le dépenfier; du reste il devoit se conformer aux volontés du capitaine, sauf à celui-ci à rendre compte de sa conduite.

ARTICLE V.

LUI donnons pouvoir de recevoir les testamens de ceux qui décéderont sur le vaisseau pendant le voyage, de faire l'inventaire des biens par eux délaissés dans le navire, & d'y servir de Greffier aux procès criminels.

LE maître, comme subrogé aujourd'hui à l'écrivain, a donc le droit & le pouvoir de recevoir, comme l'écrivain l'avoit, les testamens de ceux qui décèdent dans le vaisseau pendant le voyage; ce qui s'entend aussi-bien des passagers que des gens de l'équipage; & cela est juste pour la consolation des mourans, qu'il seroit dur de priver de la faculté de tester. Pour les formalités & l'effet de cette sorte de testament, V. ci-après le titre des testamens, &c.

A l'égard de l'inventaire des biens délaissés par les morts dans le vaisseau, non-seulement l'écrivain a le pouvoir de le faire aux termes de cet article; mais encore l'obligation lui en est expressément imposée par l'article 4 du même titre des testamens, de même qu'à l'écrivain des vaisseaux du Roi par l'article 24, tit 2, liv. 8 de l'Ordonnance de 1689. Et comme le maître, qui indépendamment de cela, devoit dès-lors provoquer cet inventaire & demeurait chargé & responsable des effets qui y étoient établis, a depuis succédé à l'écrivain; il s'ensuit que quand il ne seroit pas survenu de nouveau Règlement depuis l'Ordonnance, pour l'assujettir à faire lui-même l'inventaire de ceux qui meurent sur le navire, il y seroit obligé de droit à défaut d'écrivains. Mais cette obligation est devenue encore plus étroite pour lui, au moyen du Règlement du 23 Août 1739 dont il sera parlé dans la suite, tant sur ledit art. 4 que sur les 5 & 7 du même titre des testamens.

Pour ce qui est des fonctions de greffier que l'écrivain devoit faire sur le vaisseau dans les procès criminels, il n'en est plus question; & le maître ne lui a pas succédé en cette partie, n'étant pas naturel d'exiger une procédure en règle sur les navires marchands, comme il a été observé sur l'art. 23 du tit. du capitaine.

ARTICLE VI.

LE registre de l'écrivain fera foi en Justice ; lui défendons , sous peine de la vie , d'y écrire *chose contraire à la vérité*.

AFIN que le registre de l'écrivain fasse foi , il faut du moins qu'il ait prêté le serment accoutumé en justice. Consulat , chap. 55 ou 57 ; Statut de Marseille page 471 , 473. *Casa regis disc.* 10 , n. 26 & 27 ; Targa , pag. 49 , n. 2.

En quoi le maître quoique subrogé à l'écrivain en diffère , c'est que son registre ne fait pas foi par lui-même contre un tiers ; il faut que les choses qu'il y atteste soient certifiées par les principaux de son équipage , ou par un procès-verbal en forme qui y soit relatif ; ou enfin qu'il fasse une déclaration en conformité au greffe de l'Amirauté , laquelle déclaration soit aussi attestée , par la déposition des gens de son équipage de la manière indiquée sur les articles 7 & 8 , tit. 10 du liv. premier.

Par la même raison que son registre seul ne fait pas foi , s'il y écrivoit *chose contraire à la vérité* , il seroit difficile de le condamner à mort pour cette fausseté ; mais sûrement si l'objet étoit de conséquence , il seroit sujet à peine afflictive , sur-tout s'il avoit eu la témérité d'affirmer ou de faire certifier les mêmes faits reconnus faux dans la suite.

ARTICLE VII.

LEs connoissemens que l'écrivain signera pour ses parens , seront paraphés en pays étranger par le Consul , & en France par l'un des principaux propriétaires du navire , à peine de nullité.

CET article donneroit lieu de présumer , que s'il y avoit un écrivain sur le navire qui signât les connoissemens , le maître ne seroit pas responsable des marchandises énoncées dans ses connoissemens , puisqu'il n'est pas dit ici que les connoissemens que l'écrivain signera pour ses parens seront paraphés du maître ; cependant cette présomption n'est pas compatible avec la disposition des articles 9 & 27 , tit. du capitaine , & de l'art. 5 tit. des connoissemens , aux termes desquels le maître est responsable de toutes les marchandises chargées dans son navire.

Quoiqu'il en soit , comme l'écrivain ne devoit sûrement pas répondre des marchandises , il ne seroit pas naturel que les connoissemens qu'il pourroit signer en faveur de ses parens , au degré marqué par l'Ordonnance pour les récusations , fissent foi , sans les formalités prescrites par cet article , ou sans la reconnaissance du maître ou capitaine.

Mais aujourd'hui que le maître est aussi l'écrivain , savoir s'il peut signer des connoissemens pour ses parens au degré dont il s'agit , à l'effet d'engager les propriétaires du navire , ou de faire foi , soit en cas de jet pour la contribution , soit en cas de naufrage contre les assureurs ?

Le

La première question ne peut être intéressante que dans l'hypothèse de l'insolvabilité du capitaine, attendu que c'est à lui à faire bon des marchandises dont il s'est chargé par connoissement, & de garantir les propriétaires de toutes les poursuites qui pourroient être exercées contr'eux à l'occasion de ses connoissemens.

Mais enfin, de manière ou d'autre, le connoissement du capitaine en faveur d'un de ses parens, ne doit pas faire foi ni donner aucune action contre les propriétaires du navire, à défaut de paraphe aux termes de cet article ; à moins en tout cas qu'il n'y eût preuve par ailleurs, ou par témoins non-suspects de la réalité du chargement. Le parent porteur du connoissement, devroit s'imputer de n'avoir pas pris ses précautions pour lui donner un degré de certitude, capable de rassurer contre tout soupçon de collusion entre lui & le capitaine.

Pour ce qui est de la seconde question, le connoissement ne fera pas plus foi par lui-même en cas de jet ; mais la preuve supplétive du chargement sera admise, & il n'en faudra pas même d'autre que celle du jet, si l'état des marchandises jettées se trouve conforme au connoissement ; car pour être en état de demander la contribution à la perte des effets jettés, il n'est pas essentiel absolument de justifier le chargement par un connoissement juridique V. *infra* article 12, liv. 3, tit. 8 du jet. Ce sont les circonstances qui doivent décider en pareil cas.

De même en cas de naufrage, la preuve supplétive sera admissible contre les assureurs, pour dissiper le soupçon que fait naître l'objet de la parenté.

A R T I C L E V I I I .

L'ÉCRIVAIN ne pourra quitter le vaisseau que le voyage entrepris n'ait été achevé ; à peine de perte de ses gages & d'amende arbitraire.

IL est plus aisé de remplacer un écrivain, lorsqu'on veut en avoir un, qu'un maître ou capitaine ; ainsi il n'est pas étonnant que la peine de l'écrivain qui quitte le navire avant que le voyage soit achevé, soit bornée à la perte de ses gages & à une amende arbitraire, tandis que le maître qui refuse d'accomplir son engagement, est tenu de tous les dommages & intérêts des propriétaires & marchands, & peut même, suivant les circonstances, être poursuivi à l'extraordinaire suivant l'article 21 du titre du capitaine.



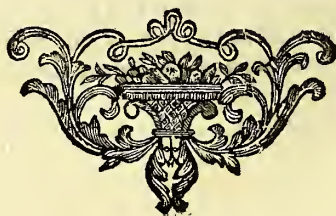
ARTICLE IX.

VINGT-QUATRE heures après le voyage fini , il fera tenu de mettre au Greffe de l'Amirauté les minutes des inventaires , informations & testamens faits dans le voyage , à quoi il pourra être contraint par corps.

COMME le maître , dans les 24 heures de son arrivée , est tenu de faire son rapport au Greffe de l'Amirauté , de la maniere prescrite par les articles 4 & 5 , du titre des congés & rapports qui est le 10 du livre premier , il remplit en même-temps l'obligation imposée à l'écrivain par cet article , qui est de remettre au Greffe les minutes des inventaires & testamens des personnes décédées dans le voyage , de laquelle remise il lui est donné acte pour sa décharge.

S'il y manquoit , il seroit poursuivi à la Requête du Procureur du Roi , qui l'y feroit condamner par corps , & le contraindrait en conséquence , aux termes de cet article , comme représentant l'écrivain dont il y est question ; à joindre que toutes les obligations du maître envers l'Amirauté & le public , emportent contre lui la contrainte par corps.

Pour ce qui est des informations , il n'est plus d'usage qu'il s'en fasse à bord , comme il a été observé , tant sur l'article 5 ci-dessus , que sur le 23 du titre du capitaine. Mais si le maître ayant arrêté un coupable , pour le faire punir , en eût fait une , & qu'il se fût saisi de quelques pieces de conviction , il seroit tenu sans difficulté , en déférant le criminel aux Juges de l'Amirauté , de déposer à leur Greffe l'information avec les pieces de conviction , dont il sera dresse procès-verbal pour valoir & servir au Jugement du procès ce qu'il appartiendrait.





TITRE IV.

D U P I L O T E.



Il y a deux fortes de pilotes : le pilote hauturier pour la navigation en pleine mer & au long cours, & le pilote côtier, autrement appelé locman ou lamaneur, pour la navigation de port en ports & le long des côtes.

Le pilote hauturier doit joindre la pratique à la théorie. La théorie lui donne les connoissances nécessaires pour prendre hauteur en mer, & faire les opérations convenables pour la sûreté de la navigation; & la pratique lui apprend à faire une juste application des règles.

A l'égard du pilote côtier, tout ce qu'on exige de lui, c'est qu'à la science de la manœuvre, il joigne la connoissance des côtes, des courans & des dangers qu'il y a à éviter près des côtes.

Le pilote hauturier, dont il est ici question uniquement, est un homme de mer, qui, après avoir appris sous un maître d'hydrographie l'art de la navigation, en faisant usage de l'arbalète, de l'astrolabe & des autres instrumens convenables à cette science, & après avoir mis les règles en pratique, a été trouvé capable de conduire un navire pour les voyages les plus long.

Sa fonction est de commander à la route, suivant l'article 3 ci-après.

Les pilotes de cette qualité sont si nécessaires, qu'on ne sauroit trop veiller à prévenir l'inconvénient d'en manquer. Il y a un peu plus de trente ans qu'on s'aperçut à la Rochelle, qu'il n'y en avoit pas une quantité suffisante: pour y remédier, il intervint une Ordonnance particulière pour ce port en date du 27 Février 1719, par laquelle il fut enjoint, sur peine de cent livres d'amende, à tous les négocians qui armeroit à l'avenir des navires de cent tonneaux & au-dessus pour le long cours, de prendre dans le nombre de leur équipage, un des apprentifs instruits au pilotage, pour faire les fonctions de pilotin aux mêmes gages & conditions du dernier des matelots.

A cet effet, il fut ordonné qu'à la fin de chaque année il seroit dressé par les officiers de l'Amirauté une liste des jeunes gens qui auroient fréquenté

affidument l'école de la navigation ; sur laquelle liste , qui seroit affichée dans le lieu le plus apparent du Greffe , le Greffier aura soin de marquer en marge ceux qui seroient à la mer & sur quels vaisseaux ils seroient embarqués ; Sa Majesté voulant au surplus , qu'aucun desdits pilotins ne pût être employé sur cette liste qu'en rapportant un certificat du maître d'hydrographie , contenant qu'il avoit assez de théorie pour servir utilement sur les vaisseaux , & qu'autant qu'il seroit pourvu des ustensiles nécessaires à son art. En conséquence il n'y a que ceux qui sont employés sur cette liste qui peuvent être pris pour pilotins ; mais il est libre aux armateurs de choisir parmi eux , & rien n'empêche qu'ils ne se servent pour un second voyage de ceux qu'ils auront pris pour le premier , suivant la décision de Mr. l'Amiral & de M. le Comte de Maurepas , des 8 & 10 Août 1724 : après quoi ces pilotins doivent être rayés de la liste , à l'effet de pouvoir être employés en qualité d'aides pilotes , étant choisis à cette fin par quelque armateur ou capitaine.

Depuis il a été rendu une nouvelle Ordonnance sur le même sujet , en date du 6 Février 1725 , par laquelle le Roi , veut & entend que lesdits apprentifs ne soient employés à l'avenir sur la liste , qu'après avoir étudié six mois chez le maître d'hydrographie , & qu'après avoir rapporté de lui un certificat de leur capacité ; comme aussi qu'ils ne puissent être rayés de la liste qu'après y avoir été inscrits pendant deux années , & avoir fait deux campagnes. Il leur est enjoint de fréquenter l'école d'hydrographie pendant lesdites deux années , durant tout le temps qu'ils ne seront pas à la mer : veut en outre Sa Majesté , que les armateurs puissent choisir parmi les apprentifs , ceux qu'ils jugeront à propos , sans être obligés de les prendre à tour de rôle , & qu'au surplus la précédente Ordonnance du 27 Février 1719 , soit exécutée selon sa forme & teneur.

ORDONNANCE DU ROI,

Portant que les Négocians de la Rochelle , seront obligés de prendre dans le nombre de l'équipage des vaisseaux qu'ils armeront , un jeune homme instruit au pilotage pour faire les fonctions de pilotin.

Du 27 Février 1719.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que par les soins des officiers de l'Amirauté de la Rochelle , un grand nombre de jeunes gens de cette ville s'appliquent au pilotage , pour se rendre capables de servir sur les vaisseaux , ce qui sera dans la suite très-utile au commerce , parce que les négocians ne seront plus obligés de faire venir des pilotes des autres ports éloignés ; & Sa Majesté estimant nécessaire de procurer à ceux qui s'attachent à la navigation les

moyens de s'y perfectionner , elle a ordonné & ordonne , veut & entend , de l'avis de Monsieur le Duc d'Orléans Régent , que tous les négocians qui armeront & feront équiper à l'avenir des vaisseaux à la Rochelle , de cent tonneaux & au-dessus , pour les pays situés dans les mers d'Europe , ou pour aller aux Isles Françoises de l'Amérique & autres voyages de long cours , soient obligés , à peine de cent livres d'amende , de prendre dans le nombre de leur équipage un

desdits apprentifs instruit au pilotage , pour faire les fonctions de pilotin , aux mêmes gages & conditions du dernier matelot , dont ils feront pareillement le service dans lesdits vaisseaux ; l'intention de Sa Majesté étant qu'il soit dressé à la fin de chaque année par les Officiers de l'Amirauté, une liste des jeunes gens qui auront fréquenté assidument les études de navigation , qu'elle soit affichée dans le lieu le plus apparent du Greffe , & que le Greffier ait soin de marquer en marge ceux qui seront à la mer , & sur quel vaisseau ils seront embarqués.

Veut Sa Majesté qu'aucun desdits pilotins ne puissent être employé sur cette liste qu'en rapportant un certificat du maître d'hydrographie , contenant qu'il aura assez de théorie pour servir utilement sur lesdits vaisseaux , qu'il sera pourvu des ustensiles nécessaires à son art. Mande & ordonne Sa Majesté à Mons^r. le Comte de Toulouse, Amiral de France , de tenir la main à l'exécution du présent ordre. Fait A Paris le vingt-septieme jour de Février mil sept cent dix-neuf. *Signé* LOUIS. *Et plus bas*, FLEURIAU.

ORDONNANCE DU ROI,

Au sujet des jeunes gens de la Rochelle , qui s'appliquent au pilotage.

Du 6 Février 1725.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTE' étant informée qu'en exécution de son Ordonnance du 27 Février 1719, au sujet des jeunes gens de la ville de la Rochelle , qui s'appliquent au pilotage pour se rendre capables de servir sur les vaisseaux, afin d'éviter aux négocians de faire venir des pilotes des autres ports éloignés ; le nombre de ces jeunes gens s'est multiplié , en sorte qu'il excède de beaucoup la quantité nécessaire pour en embarquer un sur chaque vaisseau , conformément à ladite Ordonnance , ce qui diminue le nombre des matelots : à quoi Sa Majesté voulant remédier, en facilitant de plus en plus le commerce des négocians de ladite ville de la Rochelle , & favoriser en même-temps les jeunes gens qui s'y appliquent à la navigation ; elle a ordonné & ordonne que lesdits apprentifs ne seront employés sur ladite liste , qu'après avoir étudié six mois chez le maître d'hydrographie , & avoir bien & duement justifié leur capacité , par un certificat dudit maître d'hydrographie , & qu'il ne pourront être rayés de

ladite liste , qu'après y avoir été inscrits pendant deux années , & avoir fait deux campagnes. Entend Sa Majesté , que lesdits apprentifs fréquentent lesdits écoles d'hydrographie , pendant lesdites deux années , durant tout le temps qu'ils ne seront point à la mer. Veut Sa Majesté que les négocians de ladite ville de la Rochelle , puissent choisir tels de ces apprentifs qu'ils voudront pour embarquer sur leurs vaisseaux , sans être tenus de les prendre à tour de rôle ; & qu'au surplus ladite Ordonnance du 27 Février 1719 , soit exécutée selon sa forme & teneur. Mande & ordonne Sa Majesté à Mons^r. le Comte de Toulouse , Amiral de France , de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance ; enjoint aux Officiers de l'Amirauté de la Rochelle , de l'exécuter , & de la faire publier & registrer par-tout où besoin sera. Fait à Marly le six Février mil sept cent vingt-cinq. *Signé* LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.



ARTICLE PREMIER.

AUCUN ne sera reçu pilote & n'en pourra faire les fonctions ; qu'il n'ait fait plusieurs voyages en mer , & qu'il n'ait été examiné sur le fait de la navigation , & trouvé capable & expérimenté par le professeur d'hydrographie , deux anciens pilotes , & deux maîtres de navires , en présence des Officiers de l'Amirauté.

L'Emploi du pilote est trop important pour être confié à un homme sur l'expérience duquel on ne pourroit pas compter ; c'est pourquoi cet article veut qu'aucun ne soit reçu pilote & ne puisse en faire les fonctions qu'il n'ait fait plusieurs voyages en mer , & qu'il n'ait été trouvé capable & expérimenté , après avoir été examiné sur le fait de la navigation par le professeur d'hydrographie , deux anciens pilotes , & deux maîtres de navire , en présence des Officiers de l'Amirauté.

Les autres conditions prescrites , depuis cette Ordonnance , pour la réception des maîtres & capitaines , dont l'exposition a été faite ci-dessus , article premier du capitaine , ont aussi été déclarées communes aux pilotes ; au moyen de quoi pour être reçu pilote , aussi-bien que pour être reçu capitaine , il faut que le sujet soit âgé de 25 ans accomplis , & qu'outre les voyages requis sur les vaisseaux marchands , il ait fait deux campagnes de trois mois au moins chacune sur les vaisseaux de Sa Majesté , suivant l'Ordonnance particulière du 3 Octobre 1683 , confirmée tant par autre du 27 Janvier 1688 , que par l'article 11 , liv. 8 , tit. premier de l'Ordonnance du 15 Avril 1689 , & par l'article premier , tit. 2 du Règlement du 15 Août 1725 , qui après l'Ordonnance du 12 Décembre 1724 , a rétabli cette formalité ou condition , qui avoit été suspendue par Ordonnance du 27 Mai 1716 ; le tout si le Roi ne lui a accordé dispense , comme il a été observé au sujet du maître ou capitaine.

De sorte que les formalités & les conditions sont absolument les mêmes pour la réception du pilote & du maître , avec cette seule différence qu'il faut au maître 5 ans de navigation sur les navires marchands , & que pour le pilote , il suffit qu'il ait fait un certain nombre de voyages.

Je dis qu'il suffit qu'il ait fait sur les navires marchands un certain nombre de voyages , afin que par abus de ces mots plusieurs voyages , on n'aille pas s'imaginer que le pilote , sous prétexte qu'il est conducteur du navire , doit avoir au moins autant d'années de navigation que le maître & peut-être plus.

Cette interprétation en effet seroit absurde , puisque le pilote est subordonné au maître , même par rapport au commandement à la route , & que le maître , quoiqu'il puisse être admis tel tout d'un coup sans passer par le degré de pilote , est nécessairement reconnu pilote étant reçu à la maîtrise.

Mais ce qui leve tout doute à cet égard , c'est l'article 4 du titre du capitaine qui porte , *que celui qui aura été reçu pilote , & qui aura navigé en cette qualité pendant deux années , pourra être établi maître , sans subir aucun examen.*

La qualité de pilote , considérée séparément , n'est donc qu'un degré pour monter à la maîtrise ; par conséquent on peut-être reçu pilote avec moins d'années de navigation qu'il n'en faut au maître ; & voilà pourquoi cette Ordonnance , celle de 1689 , & le Règlement de 1725 , n'exigent les 5 ans de navigation que par rapport au maître ; & qu'à l'égard du pilote il est requis seulement qu'il ait fait plusieurs voyages en mer , outre les deux voyages tout de même , sur les vaisseaux du Roi.

Mais tout n'est pas décidé par-là , & il reste encore à savoir , comment il faut entendre ces mots , *plusieurs voyages* ; car il ne faut pas s'arrêter à l'avis du Commentateur qui est que deux voyages fussent sans exiger même que ce soit au long cours.

Au commencement de mon exercice en 1736 , il n'y avoit encore rien de déterminé sur cela en ce Siege. La difficulté s'étant présentée , je pensai en conséquence de l'article 4 du tit. du capitaine , renouvelé par l'article 3 , tit. 2 du Règlement de 1725 , qu'il suffisoit de 3 ans de navigation , pour être reçu pilote , attendu qu'après deux autres années de navigation , le pilote auroit les 5 années requises pour commander en qualité de maître ou capitaine. Mais comme cet avis éprouvoit quelque contradiction , je pris la liberté de consulter sur ce point M. le Comte de Maurepas. Ce grand Ministre qui s'est toujours autant distingué par son affabilité que par l'étendue de ses lumières , la profondeur de ses vues & sublimité de ses talens , voulut bien m'honorer d'une lettre en réponse , en date du 20 Novembre ; & sa décision qui a servi de regle depuis , fut que 3 ans suffisoient , même trois voyages de long cours , quoiqu'ils ne composassent pas trois ans complets de navigation. Cette décision au reste prouve que le Commentateur s'est mépris & contredit tout-à-la-fois , en citant une Déclaration du Roi du 3 Octobre 1683 , par laquelle il prétend qu'il a été réglé que le pilote doit avoir navigé durant cinq ans comme le maître. En effet ce qu'il appelle Déclaration , c'est l'Ordonnance de même date ci-dessus citée sur l'article premier , tit. du capitaine , laquelle Ordonnance par rapport aux cinq ans ne parle que du maître & ne regarde le pilote que pour l'assujettir comme l'autre , au service sur les vaisseaux du Roi pendant deux campagnes , avant de pouvoir être reçu.

Par une seconde lettre du 11 Décembre de la même année , il fut décidé aussi par M. de Maurepas , qu'on pouvoit être reçu après 5 ans de navigation , maître & pilote tout-à-la-fois , sans qu'il fût nécessaire de passer d'abord par le degré de pilote , pour ne pouvoir ensuite être déclaré maître qu'après deux autres années de navigation , à cause que l'Ordonnance n'exige absolument que cinq ans de navigation , outre les deux campagnes sur les vaisseaux du Roi.

A cela près donc , que pour être reçu pilote il n'est pas besoin de cinq ans de navigation , mais seulement de trois voyages au long cours , tout est égal pour la réception & pour celle du maître. Aussi son examen est-il absolument semblable. A prendre même cet article à la lettre , il sembleroit que celui du pilote seroit plus rigoureux & plus solennel que celui du maître , puisque l'examen du pilote doit être fait par deux anciens pilotes & deux maîtres de navires , outre le professeur d'hydrographie , tandis que dans l'article premier , tit. du capitaine , il n'est parlé que de deux anciens maîtres avec le professeur

d'hydrographie pour l'examen de l'aspirant à la maîtrise. Mais quoique ces dispositions soient répétées *in terminis* dans le Règlement de 1725, la raison veut que l'examen du maître ne le cède en rien à celui du pilote. Et c'est pour cela que l'usage s'est introduit d'appeller quatre anciens capitaines à l'examen & réception du maître, comme on appelle pour le pilote deux anciens pilotes & deux maîtres, la présomption étant toute naturelle, que l'esprit de l'Ordonnance est qu'il ait pour le moins autant de formalités pour la réception du supérieur que pour celle de l'inférieur. Et quand je donne au maître la qualité de supérieur, j'entends qu'il est censé l'être du côté des lumières & de l'expérience, comme il l'est en effet par rapport au droit de commander.

Il ne s'ensuit pas delà néanmoins que le Commentateur ait eu raison d'appeller le pilote, le premier matelot du navire qui commande à la route. S'il est permis de lui donner le nom de matelot, ce n'est que dans ce sens qu'on appelle dans le langage familier, bon ou excellent matelot, un capitaine de navire dont on entend relever le mérite. A cela près le titre de matelot ne convient nullement au pilote, puisque de droit il est la seconde personne du navire, & que quoiqu'on lui donne d'autres supérieurs que le maître, il n'est pas moins du nombre des officiers majors, au-dessus par conséquent de tous les officiers marins.

ARTICLE II.

CELUI qui voudra se faire recevoir pilote, sera tenu, pour prouver ses voyages en mer, d'en représenter les journaux lors de son examen.

SANS doute que celui qui veut se faire recevoir pilote doit produire aux officiers de l'Amirauté la preuve des voyages qu'il a faits en mer, en nombre suffisant pour être admis; mais cette preuve ne réside plus dans ses journaux de navigation, elle se tire uniquement des certificats des commissaires aux classes des départemens où les navires sur lesquels il a navigé, ont été armés & désarmés.

La représentation de ses journaux lors de son examen seroit donc inutile aujourd'hui, & tout ce que dit le Commentateur à ce sujet n'est qu'un jeu d'imagination. Qu'il produise ses journaux s'il en a, au Professeur d'hydrographie, à la bonne heure; mais qu'il les produise ou non, il n'en doit pas moins subir l'examen en règle, tant de la part du Professeur d'hydrographie, pour la théorie de la navigation, que de la part des maîtres & pilotes pour la pratique & la manœuvre; le tout de la manière qu'il a été observé, qu'on en use à l'égard du maître ou capitaine.

Au reste les Officiers de l'Amirauté, qui ne peuvent recevoir maîtres ou capitaines que les marins habitués dans l'étendue de leur juridiction, doivent observer la même règle à l'égard des pilotes de toute espèce. Art. 12, tit. 1, liv. 8 de l'Ordonnance de 1689. V. *suprà* l'art. 1, tit. du capitaine, & *infra* l'art. 2, tit. des pilotes lamaneurs.

ARTICLE

ARTICLE III.

LE Pilote commandera à la route & se fournira de cartes, routiers, arbalètes, astrolabes & de tous les livres & instrumens nécessaires à son-art.

PUISQUE c'est le Pilote qui est chargé de la direction de la route du navire, il est tout naturel qu'il se fournisse de cartes, routiers, arbalètes, astrolabes & de tous les autres instrumens nécessaires à sa profession. *Idem* l'Ordonnance de 1689, liv. 1, tit. 15, art. 2.

Par l'art. 4 de la même Ordonnance, il lui est enjoint de prendre garde qu'il n'y ait point de fer dans l'*habitable*, qui puisse faire varier l'aiguille des compas.

L'*habitable* est un petit logement fait de planches en façon d'armoire, près du mât d'artimon. C'est le lieu où l'on enferme l'aiguille aimantée ou boussole; & c'est pour cela qu'il ne doit pas y avoir du fer, de crainte de faire varier l'aiguille. On y enferme aussi la lumière, & souvent l'horloge. Le timonier a aussi quelquefois un *habitable* à part.

La fonction de Pilote est donc de commander à la route, & il n'en a point d'autre dans le vaisseau. Mais ce commandement il ne l'a pas seul & en chef, comme le déclare le Commentateur. De tout temps le maître ou capitaine, a eu droit d'examiner ses opérations, de les contrôler, de veiller en un mot sur sa conduite; note 5^e. sur le premier article des Jugemens d'Oleron. A plus forte raison, le Pilote doit-il être aujourd'hui subordonné au capitaine qui, nécessairement Pilote, est censé sinon avoir plus de théorie, du moins avoir plus de pratique & d'expérience que lui.

Il ne s'enfuit pas delà néanmoins que le capitaine ait droit de réformer de son autorité la route du Pilote, de corriger ses opérations, & d'ordonner une manœuvre contraire à celle indiquée par le Pilote. A la vérité il le pourroit absolument & se faire obéir; mais alors il prendroit tous les événemens sur son compte. Son droit se borne à faire part au Pilote de ses observations & objections, & en cas de contrariété d'avis, c'est aux principaux de l'équipage qu'il faut avoir recours aux termes de l'art. 8 ci-après.

J'ai dit que le Pilote n'a pas d'autre fonction dans le navire que celle de commander à la route; & cela est vrai, de manière que le commandement du navire, & encore moins la direction de la cargaison, ne lui appartient point en cas de mort ou d'absence du capitaine, quoique de droit il soit le second officier du vaisseau. Cleirac sur l'art. premier des Jugemens d'Oleron, n. 8, pag. 12. Kuricke *ad jus Hanseaticum*, tit. 3, art. 2, fol. 700. Si l'armateur a établi, comme il est assez d'usage depuis quelque temps, un second & un lieutenant sur le navire, ce sera le second qui représentera le capitaine en cas de mort ou d'absence, & successivement le lieutenant qui représentera l'un & l'autre; & cela sans considérer si le second ou le lieutenant est reçu maître ou pilote; parce qu'il suffit que l'armateur en ait fait choix pour remplacer le maître au besoin, & que ce choix ait été approuvé au bureau des classes en dressant

le rôle d'équipage. On fait d'ailleurs que ces officiers sont toujours d'une capacité reconnue, & qu'il ne leur manque que la formalité de la réception à l'Amirauté; il y en a même qui sont reçus.

Il est si vrai que c'est le second & ensuite le lieutenant, qui ont droit de représenter le capitaine à l'exclusion du pilote, qu'à défaut d'officiers intermédiaires entre le maître & le pilote, c'est au contre-maître que le commandement du navire appartient, par l'art. 5 du tit. 5 ci-après, *ubi vide notata*.

En effet, si le contre-maître a droit de commander au préjudice du pilote, à plus forte raison des officiers auxquels le contre-maître est lui-même obligé d'obéir, ont-ils ce droit ?

Il n'y a d'exception à cela qu'autant que le pilote aura été établi en même temps, second sur le navire; mais alors ce ne sera pas comme pilote qu'il commandera au défaut du maître; mais en vertu seulement de la qualité de second qui lui aura été donnée. La raison est sans doute qu'on peut être bon pilote, sans avoir les qualités requises pour mériter la confiance de l'armateur, par rapport au commandement du navire & à la direction de la cargaison, qui fait le principal objet de la navigation des vaisseaux marchands.

De droit le pilote ne fera donc jamais les fonctions de maître, qu'au défaut du capitaine, du second, du lieutenant & du contre-maître; & en ce qui concerne le maniement de la cargaison, il ne l'aura non plus, qu'au cas que tous ces officiers manquant, l'armateur n'aura pas mis un facteur sur le navire, ce qui s'appelle en Angleterre un *supercargue*.

ARTICLE IV.

DANS les voyages de long cours, il aura deux papiers journaux. Sur le premier, il écrira les changemens de routes & de vents; les jours & heures des changemens, les lieux qu'il estimera avoir avancé sur chacun, les réductions en latitude & longitude, les variations de l'aiguille, ensemble les sondes & terres qu'il aura reconnues; & sur l'autre, il mettra de vingt-quatre heures en vingt-quatre heures au net, les routes, longitude & latitude réduites, les latitudes observées, avec tout ce qu'il aura découvert de remarquable dans le cours de sa navigation.

CET article s'observe assez exactement; à cela près qu'au lieu d'un double journal, le pilote se contente de tenir un seul journal en forme, sur lequel il rapporte les observations faites au courant chaque jour, sur des feuilles volantes. En quoi l'esprit de l'Ordonnance est rempli, sur-tout au moyen de l'exécution de ce qui est prescrit par l'art. 25 du titre du capitaine.



ARTICLE V.

LU i enjoignons en outre de mettre, au retour des voyages de long cours, copie de son journal au Greffe de l'Amirauté, & d'en prendre certificat du Greffier, à peine de cinquante livres d'amende; & fera le certificat délivré sans frais.

IL y a long-temps qu'il n'est plus d'usage d'obliger les pilotes de déposer au Greffe de l'Amirauté des journaux de leurs voyages, soit de long cours ou autres. La raison de cela est sans doute que depuis notre Ordonnance il s'est formé tant de pilotes habiles, que l'on n'a plus craint d'en manquer. Cette police au reste ne pouvoit guere être utile au public, dans le principe, qu'en cas de découverte de quelque nouvelle île, terre ou vigie; mais il y a été suppléé par l'obligation qui a été imposée aux capitaines de faire mention dans leurs rapports de ce qu'ils auront découvert de remarquable dans le cours de leurs voyages, afin que les Officiers de l'Amirauté soient en état d'en informer le Ministre de la marine, comme ils y sont obligés.

Le pilote au lieu de déposer son journal au Greffe de l'Amirauté, ce qui au fonds étoit embarrassant, puisqu'il n'y devoit demeurer qu'un mois aux termes de l'article 6, tit. 8 du liv. 1 ci-dessus, le remet entre les mains du professeur d'hydrographie pour l'examiner, & y faire des corrections s'il y étoit, conformément à l'art. 5 du tit. 8. Ce qui se pratique à ce sujet à l'égard des pilotes sur les vaisseaux du Roi, ne diffère pas beaucoup. Art. 9, tit. 15, liv. premier de l'Ordonnance de 1689.

ARTICLE VI.

AU défaut d'écrivain, le pilote sera tenu, quand il en fera requis par le maître, de recevoir par état les marchandises dans le bord, & de faire l'inventaire des biens & effets de ceux qui décéderont sur les vaisseaux, qu'il fera signer par le maître & par deux des principaux de l'équipage.

UN E des fonctions de l'écrivain est de tenir un état des marchandises qui sont chargées dans le navire; note 21 sur le huitieme article des Jugemens d'Oleron. Maintenant qu'il n'y a plus d'écrivain sur les navires marchands, c'est un officier que le maître ou capitaine charge de ce soin; & aux termes de cet article, le pilote peut être choisi pour cette fonction; c'est-à-dire, pour enrégistrer les marchandises sur le livre de bord qui sert à constater leur entrée à l'embarquement, comme leur sortie à la décharge.

Le pilote peut être choisi de même au défaut de l'écrivain pour faire l'in-

ventaire des effets de ceux qui décèdent durant le voyage ; mais alors il faut que cet inventaire soit signé du capitaine & de deux des principaux de l'équipage ; au lieu que lorsqu'il est fait par l'écrivain , il suffit que ce soit en présence des parens s'il y en a , sinon de deux témoins qui signeront. Art. 4 du titre des testamens , &c.

Il est étonnant que le Commentateur ait douté que le pilote fût écrire , surtout à la vue des obligations que lui impose l'art. 4 ci-dessus. Peut-on d'ailleurs être reçu pilote , qu'on n'ait fait son cours de pilotage chez le professeur d'hydrographie ? & cela se peut-il sans savoir écrire ?

ARTICLE VII.

LE pilote qui , par ignorance ou négligence , aura fait périr un bâtiment , sera condamné en cent livres d'amende , & privé pour toujours de l'exercice du pilotage , sans préjudice des dommages & intérêts des parties ; & s'il l'a fait par malice , il sera puni de mort.

L'IGNORANCE ne peut pas naturellement être supposée dans un pilote reçu à l'Amirauté , après un examen aussi rigoureux que celui qu'il est obligé de subir. Mais pour de la négligence , & de cette négligence même qui va jusqu'à la présomption & à la témérité pour ne pas vouloir se précautionner , il n'y a que trop d'occasions d'en faire le reproche , tant aux capitaines qu'aux pilotes.

Dans le cas où la faute sera commune au maître & au pilote , & que leur négligence , leur imprudence ou leur fausse sécurité aura fait périr le navire , il seroit difficile d'infliger au pilote la peine prononcée à ce sujet par cet article , qui est l'amende de cent livres , & la privation à perpétuité de l'exercice du pilotage ; ou en tout événement il faudroit l'étendre au capitaine qui , comme ayant l'inspection sur le travail du pilote , est censé même le plus coupable , ou du moins est aussi blâmable. Il faudroit pour excuser le maître & charger seul le pilote , que celui-ci eût manqué d'avertir le maître à temps , ou de faire exécuter la manœuvre concertée entr'eux deux.

Mais jusqu'ici on a point vu punir ces fautes de négligence , parce que les armateurs les couvrent par une fausse compassion , se faisant un mérite de leur indulgence , qui ne peut partir que d'une charité mal entendue. Peut-être après tout seroient-ils moins généreux , s'ils n'étoient pas assurés , même pour le cas de la baratterie de patron. Quoiqu'il en soit , c'est un abus qu'il faudroit corriger , les négligences dans ce genre étant d'une trop grande conséquence pour être tolérées. Je ne sai si je me trompe , mais il semble que le moyen le plus propre à engager les armateurs à demander la punition de ces fautes si communes , seroit de rayer des polices d'assurances la clause de la baratterie de patron.

Si l'on dit que c'est l'affaire des assureurs de se plaindre ; la réponse est , d'un côté , qu'il ne leur est pas aussi aisé qu'à l'armateur de produire des preu-

ves de cette négligence ; & d'un autre côté , qu'il seroit bien extraordinaire que des assureurs en grand nombre , dispersés quelquefois en différens pays & sans relation les uns avec les autres , pussent s'accorder & s'unir pour demander ensemble une punition , à laquelle plusieurs d'entr'eux pourroient n'avoir que fort peu d'intérêt.

Pour le cas de la malice & du dessein prémédité ; que le pilote en soit seul coupable , ou qu'il soit en société avec le capitaine , ou même quoiqu'il ne fasse qu'obéir aux ordres du capitaine ; il est également digne de mort , aux termes de cet article , comme le maître qui se rend coupable du même crime , l'est déclaré par l'article 36 du tit. premier ci-dessus.

La raison pour laquelle il participe au crime du capitaine , en obéissant à ses ordres en pareil cas , est non-seulement que par l'article suivant , il est autorisé à faire valoir son avis en général contre celui du maître , & que dans le partage d'avis , c'est aux principaux de l'équipage à décider ; mais encore qu'il n'y a point d'ordre qui exige l'obéissance , lorsqu'il s'agit de commettre un crime.

Les dommages & intérêts sont une suite nécessaire , non-seulement de tout crime , mais encore de toute négligence qui mérite punition , à raison du tort qu'elle fait à autrui intéressant le public.

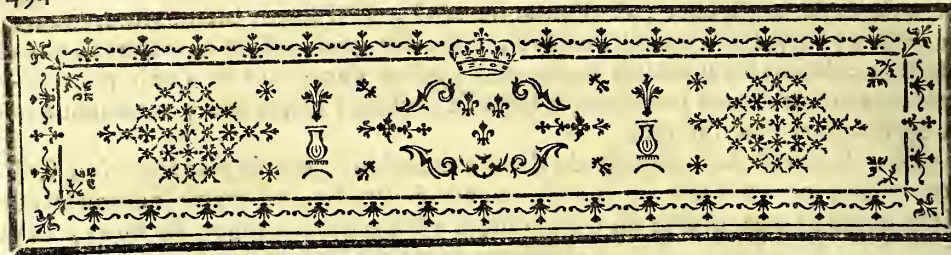
ARTICLE VIII.

FAISONS défenses aux maîtres de navires , de forcer les pilotes de passer en des lieux dangereux , & de faire des routes contre leur gré ; & en cas de contrariété d'avis , ils se régleront par celui des principaux de l'équipage.

LEs défenses portées par cet article , & la règle qu'il établit ensuite pour lever le partage d'avis entre le maître & le pilote , fournissent la preuve , d'un côté , que le pilote n'est pas le maître absolu de la route pour la régler à son gré indépendamment du capitaine ; & d'un autre côté , que le maître , quoique contrôleur & inspecteur de la route du pilote , n'a pas droit de l'obliger d'autorité de la changer ; de sorte que , s'il le fait , & qu'il en résulte quelque fâcheux événement , il s'en rend responsable , de manière que suivant les circonstances , il pourra être poursuivi extraordinairement , & puni selon l'exigence du cas.

Il s'ensuit aussi que si le pilote voit que la manœuvre ordonnée par le capitaine ne peut avoir que des suites fâcheuses ; c'est à lui à s'y opposer , & à demander l'avis des principaux de l'équipage pour sa décharge ; sans quoi , il sera présumé avoir colludé avec le capitaine , ou du moins il sera coupable de manquement au devoir de son emploi , dans un cas extrêmement important.





TITRE V.

Du Contre-maître ou Nocher :

E contre-mâitre ou nocher en latin *proreta*, commandoit autrefois, depuis la proue jusqu'au mât de misaine, icelui compris, dit Cleirac sur l'art. premier des Jugemens d'Oleron, n. 6, pag. 12 ; & c'est delà qu'il a été appelé *proreta*. Stypmannus *ad jus maritimum cap. 5*, n. 21, fol. 321. Kuricke *ad jus Hanseaticum*, art. 2, tit. 3, fol. 702. Stracha *de nautis parte 1^a*. n. 10.

Il étoit entendu néanmoins que ce commandement étoit subordonné à celui du maître, capitaine ou patron; car deux maîtres indépendans l'un de l'autre, feroient de trop sur un navire.

Il en étoit donc du contre-maître, alors comme aujourd'hui, si même actuellement il n'a pas un emploi plus étendu, puisqu'il est sur les navires marchands, ce qu'est le maître sur les vaisseaux du Roi. En effet, en comparant les articles du présent titre avec ceux du maître de l'Ordonnance de 1689, on voit que leurs fonctions sont les mêmes, dont la principale est de faire exécuter la manœuvre ordonnée par le capitaine.

Il sera aussi, si l'on veut, ce qu'il est à l'égard du maître sur les vaisseaux du Roi, & alors il sera également l'aide & le représentant du capitaine ou maître, pour tout ce qui appartient à la manœuvre.

ARTICLE PREMIER.

LE contre-maître ou nocher, aura soin de faire agréer le vaisseau ; & avant que de faire voile , il verra s'il est suffisamment garni de cordages , poulies , voiles , & de tous les appareaux nécessaires pour le voyage.

COMME tout ce que cet article énonce est essentiel pour bien manœuvrer, & que le contre-maître est chargé par état de présider à la manœuvre, il étoit tout naturel aussi que le même article lui imposât l'obligation de veiller à ce que le navire, avant son départ, fût pourvu de tout ce qui

est nécessaire pour la manœuvre pendant le voyage. Mais ce soin regarde encore plus particulièrement le maître ou capitaine, qui, pour avoir un aide en cela, n'est pas dispensé de l'obligation d'examiner si le navire est pourvu de tout ce qu'il convient; aussi l'art. 8 du tit. qui le concerne lui en fait-il une loi précisément.

ARTICLE II.

LORS du départ, il verra lever l'ancre; & pendant le voyage, il visitera chaque jour toutes les manœuvres hautes & basses; & s'il y remarque quelque défaut, il en donnera avis au maître.

TOUT cela est dans l'ordre, & la sûreté de la navigation dépend de l'exactitude avec laquelle chacun vacque à son emploi.

Mais indépendamment de l'avis que le contre-maître doit donner au capitaine, des défauts qu'il remarque dans les manœuvres, rien n'empêche qu'il ne travaille provisionnellement à les réparer pour prévenir le progrès du mal, en attendant qu'il puisse en avertir le capitaine.

ARTICLE III.

IL exécutera & fera exécuter dans le vaisseau, tant de jour que de nuit, les ordres du maître.

C'EST là comme il a été observé sa principale fonction, & l'équipage doit lui obéir dès qu'il ordonne quelque manœuvre, sans examiner s'il en a l'ordre exprès du maître ou non; sauf le blâme qu'il pourra encourir de la part du maître, s'il a commandé une manœuvre irrégulière, sans ordre.

ARTICLE IV.

EN arrivant au port, il fera préparer les cables & ancres, & amarrer le vaisseau, fréler les voiles & dresser les vergues.

TOUT cela est encore une dépendance de ses fonctions, en observant que; comme il s'agit ici de quelque chose de plus que la manœuvre ordinaire, il ne doit le faire que sous les yeux & par les ordres du maître.



ARTICLE V.

EN cas de maladie ou absence du maître, le *contre-maître* commandera en sa place.

NON-seulement en cas de maladie ou d'absence du capitaine, mais encore en cas de mort, c'est au contre-maître à commander le navire en sa place, comme le représentant & étant subrogé de droit à ses fonctions.

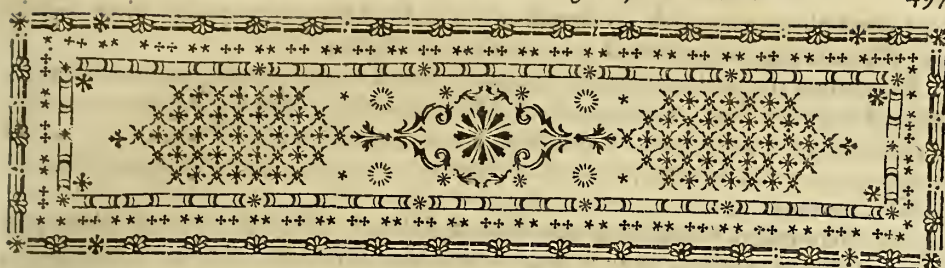
Contre-maître. Ce mot désigne un homme qui participe aux fonctions du maître, & qui à son défaut *vices ejus gerit*, comme le remarque le Commentateur.

C'est donc à lui à commander, aux termes de cet article, & cela à l'exclusion du pilote, ou par préférence à lui, attendu que l'emploi de celui-ci est naturellement borné à la direction de la route du navire, pour le lieu qui lui est indiqué.

Toutefois le droit de commander n'est dévolu au contre-maître, au défaut du capitaine, qu'autant qu'il n'y a pas d'officier intermédiaire, établi sur le navire entre le capitaine & lui. S'il y a un second, c'est celui-là qui commandera sans difficulté; & de même s'il y a aussi un lieutenant, le second venant à manquer, ce sera aussi à ce lieutenant que le commandement passera, au préjudice, tant du pilote que du contre-maître; à moins, en ce qui concerne le pilote, qu'il n'ait été établi en qualité de second sur le rôle d'équipage, comme il arrive quelquefois; auquel cas il commandera, non comme pilote, mais comme second, ainsi qu'il a été observé sur l'art. 3 du tit. précédent.

Par rapport à la direction de la cargaison, ce sera le droit de commander qui en décidera, si l'armateur n'en a disposé autrement, en mettant un facteur sur le navire pour la régie de la cargaison.





T I T R E V I.

Du Chirurgien.

ON sent de quelle conséquence il est, qu'il y ait des chirurgiens sur les navires destinés aux voyages de long cours, & qu'il n'en est pas de même par rapport aux bâtimens qui ne font que le cabotage, soit à cause du peu de durée de cette sorte de navigation, soit par la facilité qu'il y a de mettre les malades à terre au moindre danger. Aussi dans les Us & Coutumes de la mer, où il ne s'agissoit effectivement alors que du cabotage, ne voit-on point qu'il y eût de chirurgien sur les navires; ils ne pouvoient être nécessaires que sur les vaisseaux de guerre ou armés en course.

ARTICLE PREMIER.

DANS chaque navire, même dans les vaisseaux pêcheurs, faisant voyage de long cours, il y aura un ou deux chirurgiens, eu égard à la qualité des voyages & au nombre des personnes.

LES voyages de long cours sont indiqués & spécifiés par l'art. 59 du tit. des assurances ci-après; & comme il est parlé du Groënland, des bancs & isles de Terre-neuve, il s'ensuit que les vaisseaux pêcheurs dont il est ici question, sont ceux destinés à la pêche de la morue & de la baleine, & que ces sortes de voyages, quoiqu'ils ne durent pour l'ordinaire que quatre à cinq mois, sont du nombre des voyages de long cours.

C'est donc sur les navires employés à cette navigation au long cours, qu'aux termes de cet article, il doit y avoir un ou deux chirurgiens, eu égard à la qualité des voyages & au nombre des personnes.

Mais parce qu'il laissoit indéci le cas où il faudroit plus d'un chirurgien, le Règlement du 5 Juin 1717 est intervenu, dont l'art. 8 porte » qu'il y aura » toujours un chirurgien au moins par 50 hommes, & deux lorsque l'équipage » excédera le nombre de 50 hommes, à quelque quantité qu'il puisse monter; c'est-à-dire, que quoiqu'il n'y ait qu'un homme au-delà du nombre de 50, il

faut deux chirurgiens, & au surplus autant de chirurgiens que de cinquante-huit hommes, autrement il y auroit contradiction.

Et comme il y a des voyages qui, sans être de long cours, passent le cabotage ordinaire, l'art. 7 veut que « les bâtimens qui auront vingt hommes d'équipage & au-dessous, soient obligés de prendre un chirurgien pour toute » navigation qui ne sera pas du cabotage », ce qui ne doit s'entendre que du petit cabotage.

De sorte qu'en combinant ces deux articles du Règlement, qui n'ont pas toute la clarté requise, avec le présent article, il faut dire que sur tout navire, même pour la pêche, allant au long cours, il doit y avoir au moins un chirurgien, quand bien même l'équipage ne feroit que de vingt hommes, que jusqu'à cinquante hommes, il suffira d'un chirurgien; qu'au-dessus n'y eût-il qu'un homme ou deux de plus, il faudra deux chirurgiens. Enfin, qu'il y aura autant de chirurgiens que de cinquante-huit hommes commencés; mais cela ne peut arriver sur les navires marchands, qu'autant qu'ils seront armés en course, hors delà l'équipage, étant très-rarement au-dessus de cinquante hommes, les mouffes compris.

Et pour ce qui est des voyages qui tiennent le milieu entre le long cours & le cabotage commun, qu'il n'y a d'obligation d'établir un chirurgien qu'autant que l'équipage fera de vingt hommes & au-dessus.

C'est ainsi que j'ai toujours pensé qu'il falloit entendre ces deux articles 7 & 8 du Règlement de 1717, en les conciliant avec le présent article, auquel il n'a du tout point été dérogé par ce Règlement; & c'est aussi ce qui a été suivi dans la pratique jusqu'à l'année 1756, que quelques armateurs, d'abord sous prétexte qu'ils ne pouvoient trouver de chirurgiens, ensuite par principe d'économie, sans égard au bien public & à la conservation des gens des équipages, ont prétendu, à la faveur de l'article 7 dudit Règlement, que même pour les voyages de long cours, l'obligation d'embarquer un chirurgien ne pouvoit leur être imposée, que lorsque l'équipage étoit au moins de vingt hommes.

Pour appuyer cette prétention, il a fallu supposer que le présent article avoit été modifié ou restreint par ledit article 7 du Règlement. Cependant non-seulement il n'y a rien dans le Règlement qui puisse faire présumer que telle ait été l'intention du Législateur, mais plutôt on y trouve la preuve du contraire, en ce que l'article 8 qui commence en ces termes, & à l'égard des voyages de long cours, prouve manifestement que dans l'article précédent il n'est du tout point question des voyages de long cours; car on ne peut nier que ces mots, & à l'égard, &c. ne forme une exception qui suppose nécessairement que ce qui vient d'être dit a un autre objet.

Or, si l'article 7 n'a pas de relation aux voyages de long cours; il n'a donc pas dérogé en aucune manière au présent article; & tout ce qu'on peut conclure du Règlement, c'est qu'il a eu en vue de s'expliquer sur le cas que notre Ordonnance avoit laissé indécis; savoir, en premier lieu, quand il faudroit qu'il y eût plus d'un chirurgien; & en second lieu, quand il y auroit nécessité d'avoir un chirurgien, dans les voyages qui, sans être de long cours, sont au-dessus du simple cabotage ordinaire, mais toujours sans toucher aux voyages de long cours, pour lesquels notre Ordonnance exige nécessairement un chirurgien.

S'il étoit vrai néanmoins qu'il n'y eût point de milieu entre les voyages de long cours & ceux de simple cabotage, les armateurs pourroient avoir raison; mais on ne peut douter qu'il n'y ait une navigation mitoyenne, que l'on nomme *le grand cabotage*, qui comprend les voyages en Angleterre, Ecoſſe, Irlande, Hollande, Hambourg, & autres lieux en deçà du détroit du Sund, de même que ceux en Espagne, Portugal, & autres endroits en deçà du détroit de Gibraltar; & c'est à cette navigation seulement que paroît se rapporter la disposition dudit article 7 du Règlement, pour n'obliger d'avoir un chirurgien, que lorsque l'équipage sera de vingt hommes & au-dessus.

Si l'on demande pourquoi dans les voyages de long cours, le chirurgien est requis, quoique l'équipage soit au-dessous de vingt hommes; c'est d'abord que l'Ordonnance l'a ainsi décidé, & qu'on ne peut pas dire que le Règlement de 1717 y ait dérogé; c'est, en second lieu, que rien n'est plus juste ni plus naturel que cette prévoyance pour la conservation des équipages.

Dans ces voyages de long cours, l'embarquement d'un chirurgien est nécessaire, non-seulement à raison de la durée de ces sortes de voyages; mais encore à cause de l'impossibilité de mettre les malades à terre pour leur procurer du soulagement, lorsque le navire est une fois engagé en pleine mer. Dans les autres voyages, même au grand cabotage, il en est autrement, parce qu'on ne s'éloigne jamais assez des côtes pour que le navire ne puisse aborder quelque part, pour le soulagement des malades, ou pour le pansement des blessés. Tel est le fondement de la distinction, suivant laquelle tout vaisseau allant au long cours, doit avoir absolument un chirurgien, en quelque petit nombre que soit l'équipage, tandis que pour tout autre voyage le chirurgien n'est de nécessité que lorsque l'équipage est de vingt hommes.

Au surplus, s'agissant ici de la conservation des sujets du Roi, & d'un devoir que la seule humanité devoit même engager à remplir, on ne peut s'empêcher de dire que des armateurs, dont l'esprit d'économie va jusqu'à les rendre indifférens sur un objet de cette importance, ont tout-à-fait mauvaise grace dans leur refus de prendre un chirurgien pour les voyages de long cours, sous prétexte qu'ils n'ont que dix-neuf hommes d'équipage, comme si la conservation de ces dix-neuf hommes n'étoit pas aussi précieuse à l'Etat, que s'il y avoit un homme de plus. Aussi tous les armateurs n'en usent-ils pas de même; mais il est à craindre que l'exemple des autres ne devienne contagieux.

Dans la vue de prévenir cet inconvénient, les Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, proposerent la difficulté au mois de Mai de la même année 1756, à Mgr. de Machault, alors Garde-des-Sceaux & Ministre de la Marine.

Ce Ministre, qui a si bien mérité de la marine & qui a opéré tant de merveilles dans son rétablissement, balance entre les raisons qui exigent que l'on veille en tout temps à la conservation des équipages, par l'établissement d'un chirurgien sur tout navire destiné au voyage de long cours, & les moyens d'encourager les négocians à mettre en mer le plus de vaisseaux qu'il se pourroit, dans les circonstances d'une guerre naissante, s'expliqua dans sa réponse du 10 Juin, de manière à dispenser d'embarquer un chirurgien sur tout navire dont l'équipage n'est que de vingt hommes; mais il y a lieu de présumer que cette dispense ne fera que passagère, & qu'à la paix, les choses

à cet égard rentreront dans la règle , par rapport aux voyages de long cours ; car il n'y a de question que pour ceux-là.

Il est à observer au sujet des voyages de Guinée , que ce n'est pas sur la quantité de noirs que le navire pourra traiter , que l'on règle le nombre des chirurgiens à embarquer , ce n'est tout de même que sur la force de l'équipage , excepté qu'à raison de la longueur extraordinaire de ces sortes de voyages , & des soins qu'exige de plus le traitement des noirs durant la traversée de la côte de Guinée à St. Domingue , ou autre partie de l'Amérique , l'usage est d'avoir un ou deux chirurgiens de plus. Mais par ce moyen il n'y en a toujours qu'un d'obligation , à cause que l'équipage n'excede jamais cinquante hommes ; il y a même des Armateurs qui s'arrêtent exprès à quarante-neuf hommes , n'osant en avoir cinquante , de peur que le chirurgien étant compté , & faisant le cinquante-unième homme , on ne l'obligeât d'avoir un chirurgien de plus ; mais c'est-là une terreur panique , le chirurgien ne pouvant pas être mis en ligne de compte à cet égard.

ARTICLE II.

AUCUN ne sera reçu pour servir en qualité de chirurgien dans les navires , qu'il n'ait été examiné & trouvé capable par deux maîtres chirurgiens , qui en donneront leur attestation.

LA disposition de cet article qui avoit été prévenue par une Ordonnance de Mr. Colbert du Terron , Intendant général de la Marine du Ponant , du 31 Mars 1668 , concernant les vaisseaux équipés dans le port de la Rochelle , a été confirmée par l'article premier du Règlement de 1717 , qui ajoute que l'attestation des deux maîtres chirurgiens sera enregistrée au Greffe de l'Amirauté.

On comprend bien que ce ne sont pas des maîtres chirurgiens établis qui se présentent pour s'embarquer en qualité de chirurgiens , & que ce ne sont pour l'ordinaire que des jeunes gens qui se destinent à cet emploi , après une sorte d'apprentissage de chirurgie.

Le vœu de l'Ordonnance seroit donc éludé si l'on admettoit pour chirurgiens sur les vaisseaux , des gens dont l'expérience ne seroit pas attestée par des maîtres chirurgiens en titre.

De tout temps le droit de nommer les chirurgiens-examineurs , avoit appartenu à M. l'Amiral , & par provision aux Officiers de l'Amirauté , la commission étant vacante : ce droit avoit même été confirmé par deux Arrêts du Conseil , l'un du 14 Octobre 1650 , & l'autre du 6 Septembre 1661 ; mais dans la suite il sembloit qu'il y eût été donné atteinte.

1°. Par un Arrêt du Conseil du 4 Février 1686 , obtenu sur Requête par le sieur Félix , premier chirurgien du Roi , par lequel Arrêt , en interprétation du présent art. & du quatrième , il fut ordonné , sans entendre M. l'Amiral , que ceux qui se présenteroient pour être embarqués sur les navires en qualité de chirurgiens , seroient examinés par le Lieutenant du premier chirurgien avec

un autre chirurgien, & que le coffre de chirurgie seroit aussi visité par le Lieutenant du premier chirurgien, avec le plus ancien apothicaire autre que celui qui auroit fourni les drogues.

2°. Par l'Edit du mois de Février 1692, portant création de deux chirurgiens jurés dans chaque ville du Royaume; d'où l'on inféroit que c'étoit les chirurgiens qui devoient être les examinateurs & visiteurs, quoique leur établissement n'eût pour objet que l'examen & la réception des aspirans à la maîtrise, à l'effet de leur donner droit de lever boutique; & à l'égard des visites que celles des morts ou blessés ordonnées par Justice, sans qu'il y fût parlé en aucune manière des chirurgiens & des drogues à embarquer sur les navires.

Aussi M. l'Amiral ne se croyant pas moins fondé qu'auparavant à nommer les chirurgiens-examineurs, de même que les deux apothicaires pour la visite des drogues, continua-t-il d'y pourvoir. En effet, par le droit de sa charge, c'est à lui qu'il appartient de donner toutes les commissions relatives à la police des ports, à la navigation & au commerce maritime, aux termes de l'article 4, titre premier, liv. premier ci-dessus; & c'est sur ce principe que nonobstant l'Arrêt de 1686, dont il vient d'être parlé, le sieur Cavalier, qu'il avoit nommé chirurgien de la marine à Marseille, fut maintenu par Arrêt contradictoire du Parlement d'Aix du 21 Janvier 1691, sans avoir égard à l'opposition des chirurgiens de ladite ville, qui en furent déboutés avec dépens.

Il ne resta donc plus de doute après cela qu'à l'occasion de l'Edit du mois de Février 1692, dont Pierre la Coste, chirurgien juré de Bayonne, se crut en droit de se prévaloir en 1698, pour troubler dans ses fonctions le sieur d'Arquistade, que M. l'Amiral avoit nommé en 1695, chirurgien de l'Amirauté de ladite ville. Il y eut à ce sujet des mémoires fournis de part & d'autre, & M. l'Amiral ne négligea rien pour faire valoir son droit: il ne paroît pas néanmoins que la contestation ait été décidée; ce qu'il y a seulement, c'est que le sieur d'Arquistade continua ses fonctions. Mais enfin toute difficulté a été applanie sur ce point, par le Règlement déjà cité du 5 Juin 1717, dont l'article 2 est conçu en ces termes:

Les chirurgiens-examineurs seront nommés dans tous les ports du Royaume par l'Amiral de France, & seront pris dans le nombre des chirurgiens jurés; ils seront tenus de prêter serment à l'Amirauté, où ils feront enregistrer leur commission.

L'article 3 défend à tous autres chirurgiens d'entreprendre de donner les attestations, sur peine de nullité & de 300 liv. d'amende, si ce n'est en cas de mort, d'absence, de maladie, ou cause légitime de récusation des chirurgiens établis par l'Amiral, auquel le Juge de l'Amirauté en pourra nommer d'office.

Par l'article 4, les vacations des chirurgiens-examineurs sont fixées à 5 livres pour chaque chirurgien qui s'embarquera dans un navire du port de 150 tonneaux, & à 3 livres seulement si le vaisseau est au-dessous de 150 tonneaux, avec défenses à eux d'exiger ni percevoir de plus grands droits, à peine de restitution, de 300 livres d'amende, & d'être privés de leur commission.

Le chirurgien en second est bien fujet au même examen que le premier ; mais il ne doit payer que moitié droits : c'est la disposition de l'article 5.

L'examen de celui qui se présente pour être admis chirurgien sur un vaisseau, se fait en conséquence d'une Ordonnance sur requête, & l'attestation des deux chirurgiens de l'Amirauté étant rapportée, il intervient une seconde Ordonnance qui le reçoit chirurgien pour le service des vaisseaux, ce qui suffit pour toutes les campagnes qu'il aura à faire dans la suite.

Si le chirurgien a été admis dans une autre Amirauté, il est reçu à embarquer, sans nouvel examen & sans autre cérémonie que celle de représenter ses lettres de maîtrise, ou un rôle d'équipage sur lequel il ait été établi en qualité de chirurgien. Il seroit seulement à souhaiter que certains chirurgiens d'Amirauté regardassent de plus près aux attestations qu'ils donnent, & qu'à cet effet il n'y eût que les chirurgiens des ports où peuvent se faire les armemens pour les voyages de long cours aux colonies & en Guinée, qui eussent droit d'en donner.

R E G L E M E N T ,

Par lequel le Roi ordonne que tous les chirurgiens qui doivent être embarqués sur les vaisseaux marchands de vingt hommes & au-dessus, seront examinés & approuvés par des chirurgiens jurés nommés à cet effet.

Du 5 Juin 1717.

SA MAJESTÉ' étant informée qu'au préjudice de l'Ordonnance de la marine du mois d'Août 1681, titre des chirurgiens, article deuxième, portant qu'aucun ne sera reçu pour servir en qualité de chirurgien dans les navires, qu'il n'ait été examiné & trouvé capable par deux maîtres chirurgiens qui en donneront leur attestation; on reçoit dans les vaisseaux marchands, même dans ceux qui sont destinés aux plus longs voyages, des gens sans aveu ni expérience, qui prennent la qualité de chirurgien sans avoir été examinés par ceux du port où ils s'embarquent, s'étant établi par un très-mauvais usage de les recevoir sur de simples certificats de chirurgiens d'une autre province non-légalisés, & qui souvent n'ont pas été donnés pour ceux qui les produisent, ce qui expose les équipages & officiers desdits vaisseaux à périr faute de secours lorsqu'ils sont blessés, ou qu'ils tombent malades. À quoi étant nécessaire de pourvoir & d'expliquer en tant que besoin ledit article 2, du titre des chirurgiens de l'Ordonnance de la marine, du mois d'Août 1681, Sa Majesté, de l'avis de Monsieur le Duc d'Orléans son Oncle Régent, a résolu le présent Règlement ainsi qu'il suit.

A R T I C L E P R E M I E R.

Aucun chirurgien ne pourra s'embarquer à l'avenir pour en faire les fonctions dans un vaisseau qu'il n'ait été examiné & trouvé capable par deux maîtres chirurgiens qui en donneront leurs attestations, lesquelles demeureront enrégistrées au Greffe de l'Amirauté.

II. Les chirurgiens examinateurs seront nommés dans tous les ports du Royaume par l'Amiral de France, & seront pris dans le nombre des chirurgiens jurés; ils seront tenus de prêter serment à l'Amirauté où ils feront enrégistrer leur commission.

III. Aucuns chirurgiens que ceux qui seront pourvus par l'Amiral, n'entreprendront de donner lesdites attestations, sous peine de nullité & de trois cent livres d'amende, si ce n'est en cas de mort, d'absence, de maladie, ou cause légitime de récusation des chirurgiens nommés par l'Amiral, auquel cas le Juge d'Amirauté en pourra nommer d'office.

IV. Lesdits chirurgiens-examinateurs recevront cinq livres à partager entr'eux, pour l'examen de chaque chirurgien qui s'embarquera dans un vaisseau du port de cent cinquante ton-

neaux & au-dessus, & trois livres seulement pour l'examen de celui qui s'embarquera sur tout autre vaisseau de moindre port que cent cinquante tonneaux ; défend Sa Majesté auxdits chirurgiens-examineurs d'exiger ni percevoir de plus grands droits que ceux énoncés ci-dessus à peine de restitution, de trois cent livres d'amende, & d'être privés de leur commission.

V. Les chirurgiens qui s'embarqueront en second, seront examinés en la même forme & manière qui est prescrite ci-dessus, mais ils ne payeront pour leur examen que la moitié des droits que doit payer le premier chirurgien.

VI. Le coffre du chirurgien sera visité par les chirurgiens & apothicaires qui seront nommés à cet effet par l'Amiral, & il ne sera payé que vingt sols pour ladite visite à chacun desdits chirurgiens & apothicaires.

VII. Les bâtimens qui auront vingt hommes d'équipage, & au-dessus, seront obligés de prendre un chirurgien pour toute navigation qui ne sera point cabotage.

VIII. Et pour ce qui est des vaisseaux destinés pour les voyages de long cours, même pour les pêches, il y aura toujours un ou deux chirurgiens, eu égard à la qualité du voyage & au nombre d'équipage, en sorte qu'il y ait toujours un chirurgien au moins pour cinquante hommes, & deux lorsque ledit équipage excédera le nombre de cinquante hommes à quelque quantité qu'il puisse monter.

IX. Veut Sa Majesté que l'Ordonnance de 1681, soit observée suivant sa forme & teneur, en tout ce qui n'est point contraire au présent Règlement.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monsieur le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution du présent Règlement, de la faire publier, afficher & enregistrer par-tout où besoin sera, & de donner les ordres nécessaires pour sa pleine & entière exécution. Fait à Paris le cinquième Juin mil sept cent dix-sept. *Signé* LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

LETTRES PATENTES

Sur ledit Règlement,

Données à Paris le huitième Juin 1717.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre : A tous ceux qui ces présentes Lettres verront. Salut. Le desir que nous avons de procurer aux Officiers & équipages des vaisseaux de nos sujets, les secours dont ils ont besoin dans les maladies, blessures, ou autres accidens qui peuvent leur arriver pendant qu'ils y sont employés, nous a déterminés à faire un Règlement en date du cinq du présent mois de Juin, concernant ce que nous voulons être observé à l'égard des chirurgiens qui doivent être embarqués sur lesdits vaisseaux marchands, afin qu'il n'y en soit reçu à l'avenir aucun qui n'ait acquis l'expérience nécessaire pour soulager & conserver en même-temps ceux de nos sujets qui vont en mer, pour l'exécution duquel Règlement nous avons jugé nécessaire de faire expédier nos Lettres patentes adressantes à nos Cours. A ces causes, de l'avis de notre très-cher & très-ami oncle le Duc d'Orléans Régent, de notre très-cher & très-ami cousin le Duc de Bourbon, de notre très-cher & très-ami

cousin le Prince de Conti, de notre très-cher & très-ami oncle le Duc du Maine, de notre très-cher & très-ami oncle le Comte de Toulouse, & autres Pairs de France, grands & notables Personnages de notre Royaume, nous en confirmant ledit Règlement en date du cinq du présent mois de Juin, contenant neuf articles, ci-attaché sous le contre-scel de notre Chancellerie, l'avons autorisé & autorisons par ces présentes signées de notre main, voulons qu'il soit enregistré en nos Cours, & exécuté selon sa forme & teneur. Si donnons en mandement à nos amis & féaux Conseillers les gens tenant notre Cour de Parlement à Paris, que ces présentes, ensemble ledit Règlement, ils aient à faire lire, publier & enregistrer, & leur contenu garder & observer selon leur forme & teneur, nonobstant tous Edits, Déclarations, Ordonnances, Arrêts, Réglemens, & autres choses à ce contraires, auxquels nous avons dérogé & dérogeons par cesdites présentes, aux copies desquelles & dudit Règlement collation-

nées par l'un de nos amés & féaux Conseillers-Secretaires, voulons que foi soit ajoutée comme aux originaux, car tel est notre plaisir; en témoin de quoi nous avons fait mettre notre Scel à cesdites présentes. Données à Paris le huitieme jour de Juin, l'an de grace mil sept cent dix-sept, & de notre regne le deuxieme. Signé, LOUIS. Et plus bas, par le Roi, le Duc d'Orléans Régent, présent. PHELYPEAUX. Et scellées du grand sceau de cire jaune.

Registrées, oui, & ce requérant le Procureur général du Roi pour être exécutées, selon leur forme & teneur, & copies collationnées envoyées aux Sieges des Amirautés du ressort, pour y être lues, publiées & registrées; enjoint aux Substituts du Procureur général du Roi d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans un mois, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris en Parlement le sixieme d'Août mil sept cent dix-sept. Signé, GILBERT.

ARTICLE III.

LES propriétaires de navires seront tenus de fournir le coffre du chirurgien garni de drogues, onguens, médicamens & autres choses nécessaires pour le pansement des malades pendant le voyage, & le chirurgien les instrumens de sa profession.

S'IL est des armateurs assez judicieux pour fournir le coffre du chirurgien; d'un assortiment convenable des meilleures drogues, il en est aussi qui ne s'en mettent guere en peine, alléguant que les chirurgiens sont dans l'usage de les appliquer à leur profit. Que cela soit vrai ou non, c'est toujours une mauvaise excuse; ainsi on ne sauroit être trop exact dans la visite des drogues; & pour en empêcher le changement, il conviendrait que la clef du coffre fût déposée à l'Amirauté, pour être remise au capitaine en prenant ses dernières expéditions.

Quant aux instrumens de chirurgie, également sujets à la visite, il est naturel que le chirurgien les fournisse à ces frais, comme le pilote ceux qui sont également nécessaires à son art. Mais il y a cette différence que le pilote ne peut tromper sur cela, au lieu que le chirurgien, après avoir montré de bons instrumens qu'il a souvent empruntés à cette fin, y en substitue de mauvais après la visite: nouvelle raison pour faire introduire l'usage de déposer la clef du coffre au Greffe de l'Amirauté, jusqu'au départ du navire.

ARTICLE IV.

LE coffre sera visité par le plus ancien maître chirurgien du lieu, & par le plus ancien apothicaire, autres néanmoins que celui qui aura fourni les drogues.

MR. Colbert du Terron avoit encore prévenu la disposition de cet article, par son ordonnance du 24 Août 1668.

L'article 6 du Règlement de 1717, porte que le coffre de chirurgie sera visité par les chirurgiens & apothicaires qui seront nommés à cet effet par l'Amiral,

l'Amiral, & ajoute qu'il ne sera payé que 20 sols pour ladite visite, à chacun desdits chirurgiens & apothicaires.

Il y a dans ce Siege deux chirurgiens & deux apothicaires pour le service de l'Amirauté. Tous quatre font ou paroissent faire la visite du coffre, les deux chirurgiens d'un côté, & les deux apothicaires de l'autre; sans doute parce que le Règlement parle d'eux au pluriel. Cependant comme cet article auquel le Règlement ne paroît pas avoir dérogé, n'exige la visite que de la part d'un chirurgien & d'un apothicaire, ce seroit assez du certificat d'un de chaque profession. Il en résulteroit cet avantage que les vingt sols pour chacun n'iroient qu'à quarante sols en tout, au lieu de quatre livres que l'on fait payer à ce sujet.

S'il y avoit quatre chirurgiens & quatre apothicaires au lieu de deux, tous prétendroient-ils avoir droit de signer les certificats, pour multiplier les vingt sols? Ce seroit constamment un abus. Le Règlement est donc mal entendu, & il y a abus tout de même, en ce que les certificats sont signés des deux chirurgiens & des deux apothicaires, tandis que la signature d'un de chaque côté suffiroit.

Au surplus rien n'empêche qu'un des deux apothicaires jurés ne fournisse les drogues; mais alors à cause de la disposition de cet article, & parce que la raison en est évidente; ce n'est pas lui, mais l'autre ou un autre à son défaut, qui doit donner le certificat de la visite avec le chirurgien.

De même que le chirurgien a droit de faire la visite des drogues & médicamens aussi-bien que des instrumens, de même l'apothicaire est fondé à visiter les instrumens en même temps que les drogues. Ils se servent réciproquement des contrôleurs, & l'on sait qu'il n'y a pas beaucoup d'harmonie entre ces deux professions.

Les chirurgiens de la marine, ont encore une fonction privilégiée, c'est celle de visiter les navires soupçonnés de mal contagieux.

A R T I C L E V.

Les chirurgiens seront tenus de faire faire la visite de leur coffre, trois jours au moins avant que de faire voile; & les maîtres chirurgiens & apothicaires, d'y procéder vingt-quatre heures après qu'ils en auront été requis, à peine de trente livres d'amende & des intérêts du retardement.

Il est juste en effet que la visite du coffre soit faite trois jours au moins avant le départ du navire, afin d'avoir le temps de remplacer les instrumens défectueux, & les drogues de mauvaises qualités, ou de suppléer à ce qui y manque.

D'un autre côté les chirurgiens & apothicaires visiteurs ne doivent pas, par mauvaise humeur ou autrement, retarder la visite; c'est pourquoi cet article leur enjoint d'y procéder dans les vingt-quatre heures qu'ils en sont requis, sur peine de trente livres d'amende, & des dommages & intérêts du retardement.

ARTICLE VI.

FAISONS défenses aux maîtres, à peine de cinquante livres d'amende, de recevoir aucun chirurgien pour servir dans leur vaisseau, sans avoir copie en bonne forme des attestations de sa capacité & de l'état de son coffre.

LA contravention du maître ou capitaine à la disposition de cet article, n'est pas à craindre maintenant, attendu qu'il ne sauroit être expédié à l'Amirauté, qu'il n'y ait preuve que le chirurgien a été reçu en quelque Amirauté, & qu'il ne soit établi en qualité de chirurgien sur le rôle d'équipage, qui doit demeurer déposé à l'Amirauté avec les attestations de la visite du coffre de chirurgie.

Si après cela, le propriétaire & le maître s'avisent de changer le chirurgien, ils n'en seroient pas quitte pour l'amende de 50 liv. que prononce cet article; ce seroit alors une espece de faux qui mériteroit une punition exemplaire.

ARTICLE VII.

ENJOIGNONS aux chirurgiens des navires, en cas qu'ils découvrent quelque maladie contagieuse, d'en avertir promptement le maître, afin d'y pourvoir suivant l'exigence du cas.

L'ARTICLE 6 du tit. 13, liv. 1 de l'Ordonnance de 1689, dit de plus, que le chirurgien informera chaque jour le capitaine, de l'état auquel se trouveront les malades & les blessés, & sur-tout qu'il l'avertira des maux qui pourroient se communiquer, afin de séparer ceux qui en seront attaqués.

ARTICLE VIII.

LEUR faisons défenses de rien exiger ni *recevoir* des mariniers & soldats malades ou blessés au service du navire, à peine de restitution & d'amende arbitraire.

L'ARTICLE 8 aussi du même titre de l'Ordonnance de 1689, contient la même disposition, à cela près, qu'au lieu de l'amende arbitraire il prononce la perte ou privation des appointemens du chirurgien.

L'un & l'autre article ne se sont pas contentés de défendre au chirurgien d'exiger, ils ont ajouté encore, ni de rien *recevoir* des malades ou blessés, & cela avec très-grande raison; car recevoir ou exiger en pareil cas, c'est au fonds la même chose, tant la crainte de la mort agit sur l'homme, & dispose

un malade à la reconnoissance , ou plutôt à tout promettre & à tout offrir à celui de qui il attend sa guérison , quoiqu'il n'est rien qu'il oublie plus vite que les services qu'il a reçus dans ce genre.

Mais enfin le chirurgien étant gagé pour panser & traiter les malades , quand l'abus de son ascendant sur leur esprit ne seroit pas aussi dangereux , la défense de recevoir aucune chose d'eux par forme de présent ou de tout autre maniere , ne seroit pas moins juste.

Et comme les voyes détournées pourroient rendre inutile la prévoyance de l'Ordonnance , il s'ensuit que tous les billets ou promesses qu'il pourra produire contre quelques mariniens du bord , qui auront été malades , doivent être rejetés , quoique causés pour prêt ou pour vente de marchandises , en cas de contestation ; & cela peut d'autant moins faire de difficulté aujourd'hui , que par les derniers Réglemens , il est défendu à quiconque de prêter ou vendre aux matelots sans l'aveu du capitaine & du Commissaire aux Classes ; sur quoi voir ce qui sera observé à ce sujet ci-après , sur le titre 4 du liv. suivant , article 10.

Il faut observer néanmoins que comme l'article ne parle que des mariniens & soldats , rien n'empêche le chirurgien de recevoir des officiers qu'il aura traités , les marques de reconnoissance qu'il voudront bien lui donner , pourvu qu'il n'y ait aucune sollicitation ou mauvaise pratique de sa part , & de même des matelots & mariniens , si c'est après leur guérison.

Il convient d'observer encore que l'article ne parle que des mariniens ; malades ou blessés au service du navire. De sorte que s'il s'agissoit de quelque mal ou maladie dont la cause fût étrangère au service du vaisseau , le chirurgien seroit autorisé à prétendre ses salaires comme tout autre chirurgien , n'étant pas gagé pour cela.

Quid ? Des passagers tombés malades que le chirurgien aura traités ; est-il fondé à leur demander un salaire ? Le contraire a été jugé à l'Amirauté de Marseille , le 20 Octobre 1752 , sur ce principe que le chirurgien est gagé : mais peut-on dire qu'il l'est pour les passagers , puisqu'ils sont étrangers à l'équipage ? à moins en tout cas qu'il ne soit question de passagers ordonnés par la Cour , pour tenir lieu des engagés , que les armateurs doivent embarquer pour les voyages aux colonies. S'il s'agit donc de passagers qui payent leur passage , je ne vois pas pourquoi le chirurgien seroit obligé de les panser & traiter gratuitement , & de quel front ceux-ci pourroient-ils le soutenir ? Il est entendu néanmoins que le chirurgien ne peut demander que ses peines & soins , les drogues & les remèdes n'étant pas à lui , s'il les a pris dans le coffre du navire.



ARTICLE IX.

NE pourra le chirurgien quitter le vaisseau dans lequel il sera engagé, que le voyage entrepris n'ait été achevé; à peine de perte de ses gages, cent livres d'amende, & de pareille somme d'intérêt envers le maître.

IL est plus aisé de se passer d'un écrivain, ou d'en faire le remplacement que d'un chirurgien; c'est pourquoi la peine de l'écrivain qui déserte, est bornée par l'article 8 du tit. qui le concerne, à la perte de ses gages & à une amende arbitraire; tandis que celle du chirurgien, outre la perte de ses gages tout de même, est de cent livres d'amende & de pareille somme envers le maître; c'est-à-dire, au profit du propriétaire du navire, à qui le maître doit en compter.

La peine contre l'un & l'autre étant déterminée à part, il s'ensuit qu'ils ne peuvent, comme le matelot déserteur, être poursuivis & arrêtés, ni contraints par corps d'exécuter leur engagement & de continuer le service, encore moins être fujets à la peine corporelle prononcée en ce cas contre le matelot.

Mais que dire de la désertion du pilote & du contre-maître, que l'Ordonnance n'a point prévue à part, comme celle de l'écrivain & du chirurgien? Je pense que tant par cette raison qu'à cause de l'article 21 du tit. de l'engagement des matelots, qui déclare que tout ce qui est ordonné » touchant les » loyers, pansement & rachat des matelots, aura lieu pour les officiers & » autres gens de l'équipage, » je pense, dis-je, que ce qui est décidé par l'article 3 du tit. suivant, au sujet de la désertion des matelots, est applicable tout de même, tant au pilote & contre-maître, qu'à tous les autres officiers majors ou mariniers; & que dans l'esprit de l'Ordonnance en général, tous les gens de l'équipage sont compris sous le nom de matelots, sauf les articles qui établissent entr'eux des différences marquées.





TITRE VII.

Des Matelots.



Un matelot est un homme de mer qui a acquis une expérience suffisante au fait de la manœuvre d'un vaisseau.

Pour être reconnu matelot, il faut avoir été mousse ou novice.

Un mousse est un enfant de 12 ans au moins & de 16 à 17 ans au plus, embarqué sur un navire pour y servir de garçon de bord ou de *page*, comme l'appelle Cleirac sur le premier de Jugemens d'Oleron, note 8 *in fine*, pag. 13. Après avoir servi en cette qualité un temps compétent, il doit être enrôlé comme matelot à l'âge de 18 ans. Art. 4, tit. 5, liv. 8 de l'Ordonnance de 1689; & cela quoiqu'il n'ait servi que sur les barques des pêcheurs; de manière qu'à cet âge, il ne peut plus être retenu comme garçon de bord par les capitaines & maîtres. Art. 34, tit. premier du même liv. 8 de ladite Ordonnance, confirmée en cette partie par le Règlement du 31 Août 1722, art. 10.

Cela avoit déjà été ainsi prescrit par l'Ordonnance du 19 Avril 1670, qui portoit de plus que les garçons de bord, après six mois de service seroient réputés novices, & qu'après deux ans de navigation sur lesdites barques, ils seroient incorporés dans les classes. C'est qu'on ne pouvoit les recevoir alors qu'ils n'eussent l'âge de quinze ans. Autrefois à Venise, pour se former à la navigation, les enfans des meilleurs maisons commençoit par être *pages* ou mousles. Cleirac sur l'art. 16 des Jugemens d'Oleron, n. 6, pag. 74.

Le novice est un jeune homme qui, soit qu'il ait été mousse ou non, s'engage pour servir une campagne sur un vaisseau marchand. Pour être reçu en cette qualité, il faut qu'il ne soit pas au-dessous de l'âge de 16 ans, ni au-dessus de celui de 25 ans. Art. 3 de l'Ordonnance du 22 Décembre 1739, confirmée en cette partie par l'article premier de l'Ordonnance du 12 Décembre 1759, même pour les vaisseaux du Roi.

Autrefois il lui falloit deux ans de service pour être réputé matelot. Ordonnance du 19 Avril 1670; mais l'expérience ayant appris qu'on pouvoit devenir matelot en moins de temps, il a été réglé depuis, qu'un an de navigation suffiroit. Art. 12 de l'Ordonnance du 23 Juillet 1745.

Il s'ensuit delà qu'un mousse n'a plus besoin d'attendre l'âge de 18 ans pour être reconnu matelot, & qu'à l'âge de 16 ans, s'engageant comme novice, il fera matelot après un an de navigation en cette qualité de novice, sur les vaisseaux du Roi ou sur les navires marchands.

Les noms des matelots, des novices & des mouffes, font également inscrits sur les registres des classes; mais pour cela, les novices & les mouffes ne sont pas encore enrôlés à l'effet d'être commandés pour le service des vaisseaux du Roi: il faut avoir servi comme matelot pour y être sujet.

L'enrôlement des matelots avec leur distribution par classes dans chaque département, est un des principaux moyens employés par Louis XIV, pour soutenir la splendeur de la marine du Royaume, & la rendre toujours formidable.

Ce grand Prince ayant compris que rien ne pouvoit plus contribuer à la gloire de son regne & à la prospérité de ses sujets, que le rétablissement des forces maritimes, du commerce & de la navigation dans toute l'étendue de ses Etats, y donna une attention particulière dès qu'il eut pris en main les rênes du gouvernement.

Dela tant de magnifiques établissemens pour la commodité & la sûreté des ports, tant de sages Réglemens pour y maintenir l'ordre & la police, tant d'utiles précautions pour la meilleure construction des vaisseaux, leur prompt équipement & leur conservation.

L'activité du travail & le bon emploi des fonds, ayant répondu aux vues du Monarque, en peu d'années la France fut en état de faire respecter son pavillon. Mais jusques-là elle n'avoit encore que des vaisseaux & d'excellens capitaines; les équipages se formoient difficilement, & lorsqu'il y avoit quelque armement considérable à faire, il falloit recourir à l'expédient de fermer les ports; ce qui arrêtoit tout-à-coup le commerce & la navigation des particuliers, comme le déclare l'Edit du mois de Mai 1670.

Ce fut pour remédier à ce double inconvénient que l'on forma le projet de l'enrôlement des matelots & autres gens de mer. L'essai s'en fit tant dans cette province d'Aunis que dans celles de Poitou & de Saintonge; & l'opération en fut confiée à Mr. Colbert du Terron, Conseiller d'Etat & Intendant de la Marine en Ponant, par Ordonnance du 17 Décembre 1665.

L'Ordonnance portoit, que » revue feroit faite en chacune des communautés » des villes & bourgs maritimes de ces trois provinces, pour reconnoître & » enrôler ceux qui seroient jugés capables de servir dans la Marine; à l'effet » de quoi, que tous les ports de ces provinces demeureroient fermés, de manière qu'il n'en pût sortir aucun vaisseau ni autre bâtiment, jusqu'à ce que » la revue eût été faite. »

Le succès de cet essai fut tel que le Roi, par une autre Ordonnance du 22 Septembre 1668, déclara que son intention, étoit que l'enrôlement des matelots fût pratiqué » dans toutes les villes & communautés des côtes maritimes » du Royaume, pour être ensuite les matelots partagés en trois classes, comme » on l'avoit fait depuis peu dans les gouvernemens de la Rochelle, Brouage & Isles » de Saintonge, pour servir une année sur les vaisseaux de Sa Majesté, & les » deux années suivantes sur les navires marchands; de façon que lesdites » classes auroient à rouler & servir alternativement sur les vaisseaux de guerre » & les vaisseaux marchands. »

C'étoit effectivement, comme s'en explique cette Ordonnance, le moyen le plus efficace pour assurer le service sur les vaisseaux du Roi, & pourvoir en même temps à la commodité des particuliers qui équiperoient des bâtimens pour le commerce & pour la pêche.

Cependant cette opération si salutaire n'eut pas d'abord ailleurs le succès qu'elle avoit eu en Poitou, en Saintonge & en Aunis. Il fallut y revenir plus d'une fois, comme le prouvent plusieurs Ordonnances postérieures, concernant la Bretagne, la Provence & les ports du Pays de Labourd ; mais enfin un nouvel Edit du mois d'Août 1673, applanit toutes les difficultés, & l'enrôlement des matelots, avec leur division par classes, se trouva si avancé l'année suivante, que le Roi par son Règlement général du 6 Octobre 1674, n'eut plus besoin que d'ordonner dans l'article premier du tit. 11 qu'il fût maintenu & continué.

Pour faciliter ce grand établissement, le Roi par sa Déclaration du 20 Juillet 1661, relative à celle du mois d'Octobre 1647, avoit déjà accordé aux matelots & autres gens de mer, divers avantages, & privileges dont la plupart subsistent encore aujourd'hui.

J'observe ici, par occasion, que du nombre de ces privileges sont les exemptions du logement des gens de guerre, de guet & garde des portes des villes & châteaux, de tutelle & curatelle, de la collecte des tailles, sequestre & garde des biens & régime des fruits pendant l'année de leur service, & que la Cour des Aydes de Rouen, ayant donné depuis peu atteintes à ces privileges, son Arrêt a été annullé par Arrêt du Conseil du neuf Mars 1755, qui a confirmé les officiers mariniens, les matelots & autres gens de mer dans le droit d'en jouir. L'article 6 de Ordonnance du 12 Décembre 1759, a admis les novices à la participation de ces mêmes privileges.

Un autre privilege que j'ai cru devoir remarquer particulièrement, parce qu'on en doute dans quelques Jurisdctions autres que celle de l'Amirauté, est celui de refuser de plaider & de se défendre des actions civiles contr'eux intentées pendant l'année de leur service pour le Roi ; ce qui emporte la surseance & la suspension de toutes poursuites contr'eux *en leurs procès & différens civils*, à l'effet de quoi il leur suffit de produire un certificat du Commissaire de la Marine, portant qu'ils sont effectivement employés au service de la Marine Royale.

Ce privilege, & les autres dont il vient d'être parlé, leur ont été accordés d'abord par Edit du mois d'Août 1673 ; puis confirmés par l'Ordonnance du 15 Avril 1689. liv. 8, tit. premier, article 14, ils l'ont encore été d'abondant par ledit Arrêt du Conseil du 9 Mars 1755. Au moyen de quoi il y auroit de la témérité à refuser de les reconnoître. Quelques-uns ont cru néanmoins qu'à l'exemple des lettres d'Etat, il falloit distraire de ce privilege de la suspension de toutes poursuites, les dettes extrêmement privilégiées, telles que sont les loyers de maison, les fournitures de pain & autres alimens ; & pour appuyer cette exception ou restriction, on a allégué qu'il seroit même du propre intérêt des gens de mer que cela fût ainsi : mais sans y avoir égard, le privilege a été confirmé en plein, par Sentence de la Sénéchaussée de cette ville, du 2 Juillet 1759, rendue sur délibéré.

En même temps que Louis XIV invitoit ses sujets à s'engager au service de la marine par l'attrait des privileges, il n'oublioit rien d'un autre côté, soit pour les empêcher d'aller s'établir chez les étrangers, soit pour rappeler ceux qui avoient passé au service d'autres puissances. C'est dans cette vue

qu'intervint l'Edit du mois d'Août 1669, qui, en renouvelant la Déclaration du 20 Juillet 1661, de même que les Ordonnances de Louis XIII, des 17 Avril 1635 & 23 Janvier 1638; fit de nouvelles défenses à tous François de s'habituier dans les pays étrangers, avec injonction à ceux qui s'y étoient établis de retourner dans le Royaume, sur peine contre les uns & les autres de confiscation de corps & de biens.

Par ce même Edit, il fut aussi enjoint à ceux qui étoient au service d'une marine étrangère, de retourner dans six mois, & défenses furent faites à tous François de servir hors du Royaume dans la marine, aussi à peine de la vie.

Cet Edit fut suivi d'une Ordonnance du 2 Octobre audit an 1669, qui en recommanda expressément l'exécution; & il avoit été précédé d'une Déclaration du Roi, du vingt Février mil six cent soixante-sept, portant aministie en faveur des officiers marins, soldats & matelots servans dans la marine en pays étranger, à condition de revenir en France en quelque port du Royaume, pour y être engagés au service de Sa Majesté; mais par une autre Déclaration du Roi, du dix Octobre mil six cent quatre-vingt, la peine de mort fut commuée en celle des galères à perpétuité; ce qui a été confirmé par l'article 29, tit. premier, liv. 8 de l'Ordonnance de 1689, *en disant punis comme défecteurs*, car c'étoit alors la peine des défecteurs. Autre Ordonnance conforme du 25 Juin 1698.

Enfin par autre Edit du mois d'Avril 1687, le Roi portant encore l'attention jusqu'à inviter les étrangers à prendre parti dans la marine de France, en accordant à ceux qui après avoir servi durant cinq ans, voudroient s'habituier dans le Royaume, le privilege de n'être plus réputés aubains, & de jouir au contraire de tous les droits de regnicoles, sans avoir besoin de lettres de naturalité, en rapportant simplement l'extrait de leur enrôlement & les certificats de leur service, visés des Intendans de Marine, ou en leur absence des Commissaires aux classes; à condition néanmoins de professer la Religion Catholique. Toutes ces dispositions ont été confirmées par l'Ordonnance générale du 15 Avril 1689, liv. 8, tit. premier, où se trouve réuni dans un seul corps, tout ce qui avoit déjà été réglé & prescrit pour le rétablissement de la marine & l'enrôlement des matelots.

C'est ainsi que par des soins assidus, & néanmoins en assez peu de temps, Louis XIV, secondé par le grand Colbert, se vit en état, sans apporter aucune interruption au commerce de ses sujets, d'armer ces flottes redoutables qui firent trembler plus d'une fois des puissances qui jusques-là s'étoient attribué l'empire de la mer.

Le bel ordre établi par ce grand Prince, constamment suivi & maintenu dans la marine, a été & en sera perpétuellement la ressource. La France pourra bien encore essuyer des revers sur mer: mais ses forces maritimes seront toujours les mêmes, tant qu'elle trouvera dans la multitude de ses officiers & de ses matelots, la même facilité pour former de bons équipages.

Et il n'est pas à craindre au reste qu'elle manque dans la suite d'hommes de mer, quelque augmentation qui survienne dans le commerce maritime. Au contraire plus le commerce sera étendu, plus le fonds des matelots grossira par les sages mesures que le gouvernement a prises depuis quelques années, pour

pour renouveler continuellement ce fonds, & l'accroître même considérablement, au moyen des mouffes & des novices dont la multiplication ordonnée assure à l'Etat une pépinière de matelots d'autant plus fertile, que la navigation marchande sera plus florissante. Et voilà comme cette même navigation fournira toujours à la marine du Roi les matelots dont elle aura besoin, à quoi bien des gens qui se mêlent de politique ne font pas attention; ce qui reste seulement à souhaiter, c'est que le luxe soit banni des vaisseaux, & que les capitaines se ressouviennent que c'est à des hommes qu'ils ont affaire.

Par rapport aux mouffes, ci-devant il en falloit bien comme aujourd'hui un par dix hommes d'équipage, mais au-dessous de dix hommes l'on pouvoit s'en passer; & à présent pour quelque navigation que ce soit, même au petit cabotage, il faut un mouffe dès qu'il y a trois hommes d'équipage, article 20 du Règlement du 23 Janvier 1727. De plus, afin que les pêcheurs soient exempts de servir à leur tour sur les vaisseaux du Roi, de même que les capitaines ou maîtres des autres bâtimens, ils doivent avoir un garçon de bord chaque voyage qu'ils font. Il est aisé de juger par-là du nombre des mouffes qu'occupe la navigation au petit cabotage & à la pêche, outre ceux qui sont employés sur les navires équipés au long cours & au grand cabotage.

En ce qui concerne les novices, il avoit déjà été ordonné par l'article 21 dudit Règlement du 23 Janvier 1727, qu'il y en auroit un sur chaque bâtiment de 25 tonneaux & au-dessus; mais cela n'ayant pas paru suffisant, surtout pour le port de la Rochelle où les matelots n'étoient pas en assez grand nombre, il fut réglé par Ordonnance du Roi du 22 Décembre 1739, qu'à l'avenir il seroit embarqué sur chaque navire expédié à la Rochelle, soit pour le long cours ou le grand cabotage, un novice par dix hommes d'équipage outre le nombre des mouffes requis.

L'utilité de cet établissement, pour former de nouveaux matelots, a tellement été reconnue dans la suite, que non-seulement, de cet arrangement particulier il en a été fait un Règlement général pour tous les ports du Royaume; mais même que l'obligation d'embarquer des novices a été étendue jusqu'au cinquième homme d'équipage, par l'Ordonnance du 23 Juillet 1745, ce qui augmente continuellement d'un cinquième la masse des matelots.

L'article premier de cette Ordonnance si intéressante, porte qu'il sera employé sur tous les bâtimens qui seront armés dans les différens ports du Royaume, un nombre de novices proportionné à la force des équipages desdits bâtimens.

Aux termes de l'article 2, le nombre des novices doit être de la cinquième partie de la totalité des équipages, en sorte qu'il doit y avoir un novice pour quatre autres personnes embarquées sous quelque dénomination qu'elles soient comprises dans les rôles; c'est-à-dire, que les officiers majors & mariniers sont comptés pour former le nombre, tout comme les matelots.

Les novices ne peuvent avoir moins de seize ans ni plus de vingt-cinq, & ils ne seront point reçus s'ils ne sont reconnus d'une complexion robuste & propre à devenir bons matelots: c'est la disposition de l'article 3.

Seront réputés novices tous les jeunes gens qui n'auront point navigé ou

qui n'auront servi que sur les rivières & à la pêche du poisson frais, & tous ceux qui, au-dessous de l'âge de dix-huit ans, seront reconnus trop foibles pour être matelots, & néanmoins trop forts pour rester mouffes, art. 4.

L'article 5 veut que les enfans de gens de mer soient employés par préférence à tous autres, & cela est juste pour ce cas.

Par l'article 6 il est permis aux armateurs & aux capitaines de choisir les sujets qu'ils voudront employer en qualité de novices, & s'ils n'en peuvent trouver suffisamment, il leur en sera fourni par les Commissaires de marine & des Classes.

S'il ne s'en présente pas assez de gré à gré, les Commissaires sont autorisés par l'article 7 à en commander d'autorité; mais aux termes de l'article 8 ils ne peuvent commander que de jeunes gens qui auront déjà fait quelque navigation à la mer ou sur les rivières; & s'il n'y en a pas suffisamment dans leur département, ils en demanderont aux officiers des départemens voisins, lesquels en feront la levée, soit de gré ou d'autorité.

Ces cas ne peuvent se rencontrer que rarement par la facilité que trouvent les armateurs & les capitaines d'engager des novices; mais peut-être que c'est à ces dispositions de l'Ordonnance qu'ils sont redevables de cette facilité.

Les particuliers qui se seront engagés de gré à gré, & qui refuseront d'exécuter leur engagement, seront commandés d'autorité par lesdits Commissaires, & pourront être arrêtés pour les obliger de s'embarquer, art. 9.

Par l'article 10, la solde de ces novices sera réglée par le Commissaire, à proportion de leur travail & de leur capacité, ce qui s'entend sauf les conventions arrêtées entre les armateurs & les novices.

Jusque-là néanmoins le novice n'est pas engagé irrévocablement au service de la marine. Après un voyage de six mois & au-delà, il lui est permis de renoncer à la navigation, en faisant à cet effet sa déclaration aux Officiers des Classes; mais si la navigation n'a pas été de six mois, il ne pourra renoncer qu'après un second voyage, durant lequel, porte l'article 11, le novice aura été reconnu peu propre à la navigation. Il semble que cela implique contradiction, & les Commissaires aux Classes savent en abuser pour refuser aux novices la faculté de se retirer du service. En leur laissant une liberté entière de quitter la navigation jusqu'à ce qu'ils fussent enrôlés sur le registre des matelots, il s'en présenteroit un plus grand nombre pour servir sur les navires.

C'est ce que l'on a enfin reconnu, & c'est pour cela que l'article 5 de l'Ordonnance du 12 Décembre 1759, il a été permis aux novices de quitter le service après leur première campagne; ceux mêmes qui auront fait plusieurs campagnes, pourront quitter à la paix, sans pouvoir être contraints de continuer le métier de la mer.

L'article 12 porte que les novices qui auront navigé un an ne pourront plus être embarqués qu'en qualité de matelots, & qu'alors ils seront inscrits en ladite qualité sur les registres des Classes. Il ne faut donc pas, comme bien des gens le pensent, quatre à cinq ans pour former un matelot, à moins qu'ils n'entendent parler d'un matelot du premier ordre & consommé dans son art. Mais les matelots de cette espèce sont très-rares, il faut qu'ils

soient nés avec des dispositions extraordinaires, en sorte que l'art ait peu de chose à y ajouter. Il en est d'eux comme de ceux qui dans chaque profession brillent & laissent les autres fort en arriere : l'axiome *noscentur pæte*, s'étend à tout.

Les deux autres articles de cette Ordonnance n'ont rien de remarquable.

L'effet de l'enrôlement des matelors est tel, qu'il n'y a que ceux qui y sont compris qui puissent s'engager en cette qualité, s'ils ne sont étrangers, auquel cas ils pourront être pris par les capitaines jusqu'au tiers de l'équipage, comme il sera observé dans la suite sur l'article 10.

Dès qu'il s'agit d'un François, quelque expérience qu'il ait acquise dans la marine, il ne peut s'engager valablement à aucun capitaine ou maître de navire comme matelot, qu'il n'ait été enrôlé aux Classes, & qu'il n'en ait retiré son bulletin; c'est-à-dire, le certificat qu'il est classé, avec indication des années qu'il doit servir, article 7, titre 5, livre 8 de l'Ordonnance du 15 Avril 1689. Il est défendu pareillement à tous capitaines, maîtres ou propriétaires de navires ou autres bâtimens de mer, de les employer sans être assurés qu'ils sont effectivement enrôlés, à peine de cinq cens livres d'amende, & de punition corporelle en cas de récidive, article 6, titre premier du même livre 8 de ladite Ordonnance de 1689, ce qui avoit déjà été ordonné par l'Edit du mois de Mai 1670.

Ce n'est pas encore assez qu'ils soient classés, il faut de plus qu'ils ne soient pas en tour de service sur les vaisseaux du Roi, de maniere qu'ils ne peuvent s'engager sur les vaisseaux marchands qu'en temps libre; & même ayant la liberté de s'engager, il faut que leur engagement soit tel qu'ils puissent être de retour avant le commencement de l'année de leur service, article 15 & 17 du même titre premier.

Ils sont tellement liés par leur enrôlement, qu'ils ne peuvent changer de condition & de demeure sans l'avoir déclaré au Commissaire de leur département. Delà les capitaines ou maîtres des vaisseaux marchands ne peuvent engager les matelots des provinces voisines du lieu de leur armement, qu'après s'être fait représenter le congé à eux accordé par le Commissaire du département qu'ils auront quitté, & le certificat du Commissaire de la province où ils se trouveront, portant qu'il les a enrôlés dans les Classes de la province où ils ont transféré leur domicile, à peine contre les matelots d'être punis comme déserteurs, & de cinq cens livres d'amende contre les capitaines, maîtres ou patrons, article 16, encore du même titre premier.

Les matelots ne peuvent non plus s'engager dans le service des troupes, soit de terre, soit de la marine, & s'ils le font, sans déclarer qu'ils sont enrôlés dans les Classes, soit avant l'engagement, soit dans les vingt-quatre heures, ils encourent la peine des galeres perpétuelles. Ordonnance du 27 Mars 1725, en interprétation de celle du 4 Février 1717, au lieu de vingt-quatre heures, le délai est aujourd'hui de huit jours suivant l'article 6 de l'Ordonnance du 16 Novembre 1759. Au surplus, l'article 7 déclare ces engagements nuls, & veut que les officiers avec lesquels ils auront été contractés, ne puissent prétendre le remboursement d'aucuns frais.

Leur obligation de servir tour-à-tour sur les vaisseaux du Roi, subsiste même après qu'ils sont devenus officiers mariniens, & qu'ils ont été reçus

pilotes, ou maîtres; & ces derniers n'en sont exempts qu'en prenant sur leur bord, à chaque voyage qu'ils feront en mer, un mouffe par dix hommes de leur équipage, article 31 encore du même titre.

L'article suivant ajoute que s'ils sont une année sans aller à la mer, ils perdront leur exemption, & seront obligés de servir à leur tour sur les vaisseaux de Sa Majesté, sans pouvoir recouvrer l'exemption qu'après avoir navigé trois années consécutives en qualité de capitaines, maîtres ou patrons: disposition qui a été étendue aux maîtres de bateaux de pêche par l'article 9 du Règlement du 31 Août 1722.

Et comme il y avoit des gens de mer qui ne se faisoient recevoir maîtres ou pilotes que pour s'exempter du service sur les vaisseaux du Roi, par une nouvelle Ordonnance du 12 Janvier 1734, il a été réglé qu'ils continueront d'être assujettis au service, jusqu'à ce que, par rapport aux capitaines, ils aient été portés en cette qualité sur un rôle d'équipage suivi d'un congé de l'Amiral, & pour les pilotes jusqu'à ce qu'ils aient été établis sur un rôle d'équipage en la même qualité; de manière que leurs noms ne doivent être inscrits sur les rôles des Classes, qui y sont destinés, qu'après avoir fait leur première campagne dans lesdites qualités.

La même Ordonnance au surplus confirme les articles de celle de 1689 qui viennent d'être cités.

A l'égard des maîtres ou patrons reçus pour la navigation au petit cabotage simplement, quoiqu'ils soient tenus pareillement d'avoir un mouffe par dix hommes d'équipage, & même un, dès qu'ils ont trois hommes d'équipage, ils ne sont pas néanmoins exempts de servir à leur tour sur les vaisseaux du Roi, article 7 de l'Ordonnance du 18 Octobre 1740; mais pour être reçus ainsi maîtres, il n'est pas nécessaire qu'ils aient fait deux campagnes sur les vaisseaux de Sa Majesté, comme il résulte de l'article 6 & du préambule de ladite Ordonnance: cette Ordonnance a été rapportée ci-dessus, livre 2, titre premier du capitaine, article premier.

Pour ce qui est des officiers marinières & matelots pourvus d'offices, ou chargés des fonctions relatives à la police & à des services publics, l'Ordonnance du 28 Juillet 1746, porte, en conformité de celle du 25 Janvier 1699, qu'ils ne pourront être exempts de servir à leur tour, si la finance de leurs offices n'est de la somme de 500 liv. & au-dessus, & s'ils ne renoncent à exercer toute fonction de matelot.

La même Ordonnance veut aussi que ceux qui seront chargés des fonctions concernant la police des villes & paroisses maritimes, qui seront employés aux pataches & bateaux des fermes, à ceux des Gouverneurs, & généralement à des services publics, de quelque nature que ce soit, ne puissent sous ce prétexte être exempts de l'ordre & discipline des Classes; que nonobstant lesdits emplois, ils soient commandés à leur tour pour le service des vaisseaux de Sa Majesté.

En faveur de la pêche, les maîtres de barques qui ne sont pas d'autre navigation, sont exempts de ce service, toutefois en tenant sur leurs bâtimens un jeune garçon ou mouffe, & en rapportant aux Commissaires des Classes les congés qui leur auront été délivrés en qualité de pêcheurs, par les officiers de l'Amirauté, pendant trois années consécutives: c'est la disposition de

l'article 33, titre premier, livre 8 de l'Ordonnance de 1689, relative à l'Ordonnance du 19 Avril 1670, & confirmée par l'article 8 du Règlement du 31 Août 1722.

Cela n'empêche pas néanmoins qu'ils ne puissent être commandés pour le service du Roi, dans les cas extraordinaires & pressans; & c'est pour cela qu'ils doivent être compris dans les rôles des Classes comme tous les autres gens de mer, article 3, titre 5 du même livre 8 de ladite Ordonnance de 1689; mais dans un registre qui leur est particulier, suivant l'article 11 dudit Règlement du 31 Août 1722.

A tout cela il n'y auroit rien à dire si des Commissaires aux Classes, moins jaloux de leur autorité & exempts de passion, observoient régulièrement le tour du service sur les vaisseaux du Roi, & s'ils ne commandoient pas souvent des gens de mer à contre-temps, par caprice ou vengeance, pour donner à ceux qu'ils protègent des préférences injustes: despotisme trop capable de rebuter les marins. Mais ce qui mérite une attention particulière, c'est qu'il arrive que des capitaines de navire sont commandés pour servir comme simples matelots ou pilotins, sans en excepter même les enfans de famille & ceux qui ont vieilli dans l'exercice de la navigation. En les humiliant de la sorte, c'est les avilir, abattre leur courage, & leur faire redouter un service auquel ils se porteroient avec zèle, s'ils occupoient sur les vaisseaux du Roi des postes convenables à leur état & à leur capacité.

Les capitaines de ces vaisseaux pourroient corriger des injustices aussi criantes; mais trop jaloux de l'autorité du commandement, ils sont rarement tentés de rendre justice au mérite des subalternes, même après avoir reconnu en eux des lumières supérieures.

Il est temps de passer à l'examen & à l'explication des différens articles dont le présent titre est composé.

REGLEMENT DU ROI,

Sur ce qui doit être observé par les maîtres & patrons des bateaux portant mâts, voiles & gouvernail, qui font la pêche du poisson frais.

Du 31 Août 1722.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que les maîtres & patrons des bateaux portans mâts, voiles & gouvernail, qui font la pêche à la mer du poisson frais, & qui sont seulement tenus de prendre un congé de l'Amiral par chacun an, ne font point faire mention au bureau des Classes, des changemens qui peuvent arriver à leur équipage, pendant l'année que dure leur congé, ce qui est contraire à l'ordre & à la discipline qui doivent s'observer dans les Classes; & S. M.

voulant empêcher la continuation d'un pareil abus, de l'avis de Monsieur le Duc d'Orléans Régent, Elle a fait le présent Règlement qu'elle veut être exécuté en tout son contenu.

ARTICLE PREMIER.

Fait défenses à tous maîtres & patrons de bateaux portans mâts, voiles & gouvernail, qui font la pêche à la mer du poisson frais, d'em-

barquer aucun matelot ou garçon de bord, qui ne soit compris dans le rôle d'équipage, à peine de 60 liv. d'amende pour chaque matelot ou garçon de bord embarqué.

II. Leur défend aussi Sa Majesté de débarquer des matelots ou garçons de bord, & d'embarquer d'autres sans faire mention au bureau des Classes desdits changemens, à peine de 60 liv. d'amende pour chaque matelot ou garçon de bord débarqué, & pareille somme pour chaque matelot, novice ou mousse embarqué.

III. Leur défend de prendre aucun passager sans en faire mention au bas de leur rôle d'équipage, à peine de 60 liv. d'amende pour chaque passager embarqué.

IV. Toutes les amendes mentionnées au présent Règlement, seront solidaires, tant contre lesdits maîtres ou patrons, que contre les propriétaires desdits bateaux ou bâtimens, & seront poursuivies à la requête des Procureurs de Sa Majesté des Amirautés.

V. Le tiers desdites amendes appartiendra au dénonciateur.

VI. Les Commissaires de marine, commis principaux & ordinaires, ayant le détail des classes dans les départemens & quartiers, donneront avis aux Procureurs de Sa Majesté des Amirautés, chacun dans leur district, de ceux qu'ils sauront avoir contrevenu au présent Règlement, & sur leur avis lesdits Procureurs de Sa Majesté seront tenus de faire les poursuites nécessaires à leur requête.

VII. Lesdits maîtres & patrons faisant la pêche du poisson frais à la mer, avec bateaux portants mâts, voiles & gouvernail, seront seulement tenus de prendre un congé de l'Amiral pour un an, conformément à l'article 3 du titre premier, livre 5 de l'Ordonnance du mois d'Août 1681.

VIII. Lesdits maîtres & patrons continueront d'être exempts de l'ordre du service des classes, conformément à l'art. 33 du tit. 1, liv. 8 de l'Ordonnance du mois d'Avril 1689, en tenant sur leur bord un jeune garçon au-dessous

de dix-huit ans, & en rapportant aux Commissaires aux classes de leur département, les congés qui leur auront été donnés en qualité de pêcheurs, pendant trois années consécutives, par les officiers de l'Amirauté.

IX. Lesdits maîtres & patrons qui seront une année sans aller à la mer, prendront leurs exemptions, conformément à ladite Ordonnance, & seront obligés de servir à leur tour sur les vaisseaux de Sa Majesté, sans qu'ils puissent prétendre de jouir de la même exemption, qu'après avoir navigé pendant trois années consécutives en qualité de maîtres & patrons, & avoir tenu sur leur bord un jeune garçon au-dessous de dix-huit ans.

X. Les garçons qui auront servi sur les bâtimens de pêche, seront réputés matelots à dix-huit ans, conformément à ladite Ordonnance, & ne pourront être retenus comme garçon de bord par lesdits maîtres & patrons. Les Commissaires des classes auront soin de les inscrire sur les registres des matelots audit âge de dix-huit ans, & lesdits patrons & maîtres seront tenus pour jouir de l'exemption de prendre un autre garçon de bord.

XI. Les Commissaires, commis principaux & ordinaires des classes, continueront de comprendre, conformément à ladite Ordonnance, dans les rôles des classes, lesdits maîtres & patrons, ainsi que les capitaines de navires, maîtres & patrons de barques & pilotes, quoiqu'ils soient exempts de l'ordre des classes, pour en savoir le nombre & s'en servir, s'il est nécessaire dans les cas imprévus.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution du présent Règlement, de le faire lire, publier & afficher par-tout où besoin sera; comme aussi aux Intendans & Commissaires généraux de la marine, de tenir la main à son exécution, & à tous autres qu'il appartiendra; de s'y conformer. Fait à Versailles le 31 Août 1722 Signé, LOUIS. Et plus bas, FLEURIAU.



ORDONNANCE DU ROI,

Qui impose la peine des galeres aux matelots & autres gens de mer qui s'engageront, tant dans les Troupes de terre, que dans celles de la marine, s'ils ne déclarent être classés.

Du 27 Mars 1725.

SA MAJESTÉ s'étant fait représenter son Ordonnance du 4 Février 1717, qui impose la peine des galeres aux matelots & autres gens de mer qui s'engageront dans les troupes de terre sans avoir déclaré qu'ils sont enrôlés dans les classes; & voulant imposer la même peine à ceux qui s'engageront dans les compagnies franches de la marine, & leur donner cependant le temps de se reconnoître pour faire cette déclaration, attendu qu'ils peuvent s'engager étant pris de boisson, Sa Majesté a ordonné & ordonne que les matelots & autres gens de mer qui s'engageront, tant dans les troupes de terre que dans celles de la marine, sans déclarer qu'ils sont enrôlés dans les classes, seront pu-

nis de la peine des galeres. Veut cependant Sa Majesté, qu'en faisant par eux cette déclaration dans les vingt-quatre heures de leur engagement, ils ne soient point assujettis à ladite peine des galeres. Mande & ordonne Sa Majesté à Monsieur le Comte de Toulouse, Amiral de France, aux Vice-Amiraux, Lieutenans généraux, Intendans, Chefs d'escadres, Commissaires généraux, & Capitaines de vaisseaux, de tenir chacun en droit soi, la main à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera. Fait à Marly le vingt-septieme Mars mil sept cent vingt-cinq. Signé, LOUIS. Et plus bas, PHELYPEAUX.

R É G L E M E N T

Pour la navigation au petit cabotage en Guyenne, Saintonge, pays d'Aunis; Poitou & Isles dépendantes.

Du 23 Janvier 1727.

D E P A R L E R O I.

SA MAJESTÉ estimant nécessaire de régler d'une manière uniforme la navigation du petit cabotage dans tous les ports de Guyenne, Saintonge, pays d'Aunis, Poitou & Isles dépendantes, & de donner en même-temps une plus grande facilité au commerce, en maintenant l'ordre & la discipline parmi les équipages, Elle a résolu le présent Règlement, qu'elle veut être exécuté suivant sa forme & teneur.

A R T I C L E P R E M I E R.

Les bâtimens de Guyenne, Saintonge, pays d'Aunis, Poitou & Isles dépendantes, qui navigueront de port en port le long des côtes des

dites Provinces, soit à la part ou au voyage, seront réputés naviger au petit cabotage, de quelque grandeur que soient lesdits bâtimens, & de quelque nombre que soient leurs équipages.

II. Entend Sa Majesté comprendre dans ladite navigation du petit cabotage, tous les ports depuis Bayonne jusqu'à Dunkerque inclusivement.

III. Les officiers-mariniers & matelots des classes qui ne seront point de service, pourront s'engager en toute liberté avec les marchands, & servir à faire leur commerce, en se présentant seulement au Bureau des classes lors de l'expédition du rôle, pour y passer en revue. Ceux de la classe de service qui ne seront

point commandez ou retenus pour armer sur les vaisseaux de Sa Majesté, pourront aussi s'engager en toute liberté pour naviger au petit cabotage, en se présentant seulement au Bureau des classes lors de l'expédition du rôle pour y passer en revue. Veut cependant Sa Majesté, que si pendant le cours de ladite année elle en a besoin pour son service, ils soient tenus de quitter celui des bâtimens marchands sur lesquels ils seront armés.

IV. Tous officiers-mariniers & matelots qui se trouveront en voyage lorsque ce sera à leur tour à marcher pour le service de Sa Majesté, seront commandés à leur retour s'ils reviennent dans l'année de la classe de leur service, & s'il est ordonné de nouvelles levées.

V. Les capitaines ou maîtres qui commanderont des bâtimens pour le petit cabotage, seront tenus de prendre avant leur départ un rôle de leur équipage, qui sera visé & certifié par l'officier des classes de leur quartier; leur fait défenses Sa Majesté de partir sans ledit rôle, à peine de cent livres d'amende; ledit rôle sera expédié quadruple par ledit officier des classes, & contiendra les noms & surnoms de tous ceux qui seront embarqués sur lesdits bâtimens, conformément au modèle en suite du présent Règlement; lequel rôle servira pendant trois ou quatre mois au plus, à compter du jour & date de son expédition. Veut cependant Sa Majesté, que quand un maître voudra entreprendre un voyage qui pourra durer plus long-temps que le terme qui restera à expirer du rôle dont il sera porteur, il soit obligé de prendre un nouveau rôle, à peine de cent livres d'amende.

VI. Il restera au Bureau des classes une des quatre expéditions desdits rôles, & les trois autres seront délivrées au maître qui en remettra une au greffe de l'Amirauté pour avoir un congé de l'Amiral, une autre au Trésorier des invalides de la marine, & ledit maître sera tenu de porter la troisième avec lui pendant le cours de sa navigation, à peine de cent livres d'amende.

VII. Il sera aussi expédié un rôle quadruple aux maîtres des chaloupes & bateaux du département de Bordeaux, qui vont pendant les mois de Juin, Juillet & Août à la pêche des moules pour les porter dans les rivières de Gironde, Garonne & Dordogne, cette navigation étant réputée petit cabotage.

VIII. Entend Sa Majesté que les maîtres des traversiers & chaloupes, servant à la pêche du poisson frais, & aux passages publics, & des allèges & autres bâtimens employés au chargement & déchargement des navires en rade, soient pareillement tenus de prendre un

rôle d'équipage, qui sera expédié triple & conforme au modèle en suite du présent Règlement, lequel rôle servira pendant six mois; & seront lesdits maîtres obligés d'informer les officiers des classes du lieu d'où ils dépendent, des changemens qui arriveront dans leurs équipages, pour en faire mention sur lesdits rôles; à peine de vingt livres d'amende; il restera une des expéditions dudit rôle au Bureau des classes, l'autre sera remise au greffe de l'Amirauté, & le maître sera tenu de porter la troisième avec lui dans sa navigation, à peine de cent livres d'amende.

IX. Lesdits maîtres des traversiers & bateaux pêcheurs, seront tenus, en cas qu'ils prennent dans leurs bâtimens quelques marchandises & autres effets à fret d'un port à un autre, d'en faire déclaration à l'officier des classes du port où il chargeront, lequel officier des classes en fera mention sur lesdits rôles, à l'effet de payer par lesdits maîtres à leur retour dans le port où ils auront pris leurs rôles d'équipage, le droit des invalides de la marine, le tout à peine de vingt livres d'amende.

X. Fait défenses Sa Majesté au commis à la délivrance des congés de l'Amiral, d'en délivrer aucun, à peine de cinq cent livres d'amende, que sur la représentation d'une expédition desdits rôles, visée & certifiée des officiers des classes qui sera remis par les capitaines ou maîtres au greffe de l'Amirauté. Défend aussi Sa Majesté aux officiers de l'Amirauté, ou Juges connoissans des causes maritimes, d'enregistrer lesdits congés, à peine de nullité & d'interdiction contre les Officiers ou Juges.

XI. Tous les rôles déposés au Bureau des classes à l'armement, seront envoyés dans les premiers jours de chaque mois au Secrétaire d'Etat ayant le département de la marine, par les officiers des classes, comme aussi tous les rôles originaux que les maîtres auront remis au Bureau des classes à leur retour.

XII. Les maîtres seront tenus, à peine de cent livres d'amende, de représenter les rôles de leurs équipages dont ils seront porteurs, au Bureau des classes des ports où ils aborderont pendant leur navigation, pour y être visés par les officiers des classes après avoir fait la revue desdits équipages.

XIII. Dispense Sa Majesté les capitaines ou maîtres des pataches des Fermes, de se présenter au Bureau des classes des ports où ils aborderont, pour y faire visiter leur rôle; leur défend seulement de prendre aucuns officiers mariniers, matelots & autres en remplacement de morts ou désertés, sans en avertir l'officier

des classes du lieu où il les embarqueront, lequel en fera mention sur leur rôle en remplacement d'équipage.

XIV. Fait défenses Sa Majesté aux maîtres d'embarquer aucun matelot, novice & mousse pour faire partie de leur équipage, qu'ils ne soient compris dans ledit rôle, à peine de soixante livres d'amende pour chaque matelot, novice & mousse embarqué.

XV. Leur défend aussi de débarquer les matelots, novices & mousses, & d'en embarquer d'autres, sans faire mention sur leurs rôles au Bureau des classes desdits changemens, à peine de soixante livres d'amende pour chaque matelot, novice & mousse débarqué, & de pareille somme pour chaque matelot, novice & mousse embarqué en remplacement.

XVI. Leur défend encore Sa Majesté d'embarquer aucun passager de quelque qualité & condition qu'il soit, sans en faire mention au bas de leur rôle, à peine de 60 liv. d'amende.

XVII. S'il arrive des changemens pendant la navigation dans les équipages desdits bâtimens, soit par maladie, mort ou désertion, les maîtres seront obligés d'en rendre compte au Bureau des classes du premier port où ils aborderont, à peine de soixante livres d'amende pour chaque homme débarqué par maladie, mort ou désertion; & lesdits maîtres seront tenus de justifier le débarquement des malades & la désertion par la déclaration des équipages, & la mort des décédés par l'extract mortuaire, & en cas qu'ils n'en puissent pas rapporter, par la déclaration de l'équipage.

XVIII. Les officiers des classes seront tenus d'apostiller lesdits changemens sur le rôle des maîtres, en marquant le lieu & le jour où ces changemens seront arrivés, & de signer leurs apostilles.

XIX. Ils seront aussi tenus de marquer dans le vu qu'ils mettront sur lesdits rôles, le nombre d'équipage effectif qui leur sera présenté, & la destination des bâtimens, suivant la déclaration des maîtres.

XX. Veut Sa Majesté que dans les bâtimens qui navigeront au petit cabotage, & dans lesquels il y aura un équipage de trois hommes jusqu'à dix, il soit embarqué un mousse ou jeune garçon de l'âge de douze à dix-huit ans, fils d'officier-marinier ou matelot, autant qu'il sera possible, & que dans ceux dont l'équipage se trouvera plus fort de dix hommes, il en soit embarqué deux; le tout à peine contre le maître de soixante livres d'amende pour chaque mousse qu'il n'aura point embarqué après l'avoir fait mettre sur le rôle d'équipage.

XXI. Veut aussi Sa Majesté, qu'il soit embarqué un matelot novice sur chacune des barques de vingt-cinq tonneaux & au-dessus, qui armeront dans les ports de la province de Guyenne, à peine contre le maître d'une pareille amende de soixante livres.

XXII. Les officiers des classes n'employeront sur les rôles d'équipages qu'ils expédieront, aucuns maîtres, officiers-mariniers, matelots, & autres gens de mer des autres départemens & quartiers, sans une permission des officiers des classes desdits départemens & quartiers; laquelle permission sera conforme au modèle en suite du présent Règlement.

XXIII. Les maîtres seront tenus de remettre au Bureau des classes du port où ils désarmeront, leur rôle d'équipage en original, trois jours après leur arrivée au port, & d'y représenter leurs équipages, à peine de dix livres d'amende.

XXIV. Les officiers des classes déchargeront les rôles des équipages des bâtimens qui navigeront au petit cabotage, dans la forme prescrite aux modèles en suite du présent Règlement, & ils en remettront deux expéditions aux maîtres, l'une pour leur servir de décharge, & l'autre pour le Trésorier des invalides de la marine.

Ils déchargeront aussi les rôles des équipages des traversiers & bateaux servant à la pêche du poisson frais, aux passages publics & aux voyages en rade; ils en délivreront une expédition aux maîtres des traversiers & bateaux, pour leur servir de décharge, & une autre expédition pour remettre au Trésorier des invalides de la marine, dans le cas où lesdits maîtres seront tenus de payer les droits desdits invalides.

XXV. Défend Sa Majesté aux Commissaires de la marine, commis principaux ou ordinaires des classes, d'expédier aux maîtres des bâtimens qui auront navigé au petit cabotage, & à ceux des traversiers & bateaux servant à la pêche du poisson frais, aux passages publics & aux voyages en rade, qui se trouveront dans le cas d'être sujets aux droits des invalides de la marine pour le chargement à fret d'effets & marchandises dans leur bord, aucun nouveau rôle d'équipage, que sur la représentation de la quittance qui leur aura été donnée par le Trésorier des invalides de la marine au désarmement de leur dernier voyage.

XXVI. Toutes les amendes mentionnées au présent Règlement seront solidaires, tant contre les maîtres que contre les propriétaires ou armateurs des bâtimens, & le tiers appartiendra au dénonciateur.

XXVII. Les officiers des classes donneront avis aux Procureurs de Sa Majesté des Amiraux, chacun dans leur district, des maîtres qu'ils auront avoir contrevenu au présent Règlement.

XXVIII. Lesdites contraventions seront poursuivies à la requête desdits Procureurs de Sa Majesté, & les Sentences qui interviendront contre les délinquans, seront exécutées pour les condamnations d'amende nonobstant l'appel & sans préjudice d'icelui, jusqu'à la concurrence de trois cens livres, sans qu'il puisse être accordé de défenses, mêmes lorsque l'amende sera plus forte, que jusqu'à concurrence de ce qui excédera ladite somme de trois cens livres.

XXIX. Ceux qui appelleront desdites Sentences, seront tenus de faire statuer sur leur appel, ou de le mettre en état d'être jugé défi-

nitivement dans un andu jour & date d'icelui; sinon & à faute de ce faire, ledit temps passé, ladite Sentence sortira son plein & entier effet, & l'amende sera distribuée conformément à ladite Sentence, & le dépositaire d'icelle bien & valablement déchargé.

Mande & ordonne Sa Majesté à Mons. le Comte de Toulouse, Amiral de France, & aux Intendans de la marine & des classes, de tenir la main à l'exécution du présent Règlement qui sera lu, publié & enregistré par-tout où besoin sera; & aux officiers des classes des départemens & quartiers de Guyenne, Saintonge; pays d'Aunis, Poitou & Isles dépendantes, de s'y conformer. Fait à Marly le vingt-trois Janvier mil sept cent vingt-sept. *Signé*, LOUIS.
Et plus bas, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Concernant l'exemption des Capitaines, Maîtres ou Patrons & Pilotes, de l'ordre & de la discipline des Classes.

Du 12 Janvier 1734.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que plusieurs navigateurs se font recevoir capitaines, maîtres ou patrons, sans avoir aucun navire à commander; à l'effet seulement par cette qualité, de jouir de l'exemption de l'ordre, & du service des classes, qui ne leur est accordée par l'Ordonnance de 1689, qu'en embarquant une certaine quantité de mousses, ce qu'ils ne peuvent faire lorsqu'ils ne commandent point, & que par cette même Ordonnance ils perdent leur exemption, lorsqu'ils sont une année sans aller à la mer: Sa Majesté étant aussi informée qu'il y a des navigateurs, qui ne se font recevoir pilotes que pour s'exempter de servir sur ses vaisseaux; & voulant empêcher à l'avenir un pareil abus, également préjudiciable au bien de son service & au commerce de ses sujets, Sa Majesté veut & entend que les navigateurs qui se font recevoir en qualité de capitaines, maîtres ou patrons, & en celle de pilotes, soient sujets à l'ordre & à la discipline des classes, & comme tels commandés pour servir sur ses vaisseaux, jusqu'à ce que, par rapport

aux capitaines, maître ou patrons, ils aient été portés en qualité de capitaines, maîtres ou patrons, sur un rôle d'équipage, & le congé de l'Amiral de France expédié en leur nom; & pour les pilotes qu'ils aient été inscrits sur un rôle d'équipage, en qualité de pilotes, & que jusqu'à ce temps ils restent sur les registres des classes où ils sont portés, sans pouvoir être mis sur ceux qui sont destinés pour inscrire les noms des capitaines, maîtres, ou patrons & pilotes, qu'après avoir fait leur première campagne dans lesdites qualités. Veut Sa Majesté que lesdits capitaines, maîtres ou patrons, ne puissent jouir de l'exemption de l'ordre & de la discipline des classes, qu'en remplissant par eux les conditions auxquelles ils sont assujettis par les articles XXXI & XXXIII du titre premier du livre VIII de l'Ordonnance de 1689, & que conformément à icelle, lesdits capitaines, maîtres ou patrons, & pilotes, qui seront une année sans aller à la mer, perdent leur exemption, & ne puissent en jouir qu'après avoir navigé trois années consécutives en

lesdites qualités. Mande & ordonne Sa Majesté à Mr. le Comte de Toulouze, Amiral de France, Gouverneur & Lieutenant général en la Province de Bretagne, & aux Intendans de la marine & des classes, de tenir, chacun en droit soi, la main à l'exécution de la présente Or-

donnance, qui sera lue, publiée, affichée & enregistrée par - tout où besoin sera. Fait à Marly le douze Janvier mil sept cent trente-quatre. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Portant qu'il sera embarqué un Novice par dix hommes d'équipage, sur les bâtimens qui seront expédiés à la Rochelle, pour les voyages de long cours & au grand cabotage.

Du 22 Décembre 1739.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que le nombre des matelots dans le département de la Rochelle, n'est pas suffisant pour former les équipages des bâtimens marchands qui y sont expédiés annuellement; & estimant que le moyen le plus convenable pour l'augmenter, est de faire embarquer sur lesdits bâtimens des novices qui se forment à la navigation des voyages de long cours, & deviennent en peu de temps bons matelots; Sa Majesté a ordonné & ordonne, qu'il soit embarqué à l'avenir sur chaque navire qui sera expédié dans le port de la Rochelle, pour les îles Françoises de l'Amérique, côte de Guinée, & autres voyages de long cours, & au grand cabotage, un nombre de novices proportionné à celui de l'équipage, sur le pied d'un par dix hommes, tout compris; savoir, un novice lorsque l'équipage sera de dix hommes & au-dessous; deux à compter depuis onze jusqu'à vingt hommes, & ainsi en augmentant toujours de dix en dix,

& ce outre; & par-dessus le nombre des mouffes qu'il doit y avoir sur chacun desdits bâtimens, conformément à l'Ordonnance du 15 Avril 1689. Vient Sa Majesté que lesdits novices soient engagés dans les paroisses maritimes, dont les quartiers du département de la Rochelle sont composés, par les capitaines ou les armateurs desdits bâtimens; leur permet néanmoins, en cas qu'il ne leur soit possible d'en trouver dans lesdites paroisses, d'en prendre dans celles des autres départemens. Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, & aux Intendans de la marine & des classes, de tenir la main, chacun en droit soi, à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera enregistrée au greffe de l'Amirauté de la Rochelle, lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera. Fait à Versailles le deux Décembre mil sept cent trente-neuf. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Qui règle le nombre de Novices qui doivent être embarqués dans les Navires Marchands.

Du 23 Juillet 1745.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée des secours qu'on a tirés pour les équipages, tant de ses vaisseaux, que des bâtimens armés par ses su-

jets, des nouveaux matelots qui se sont formés par le moyen des novices qui ont été employés dans lesdits bâtimens, & estimant nécessaire

V v v ij

d'établir, pour l'embarquement desdits novices, une règle uniforme dans tous les ports de son Royaume; afin de mettre une juste proportion dans la force des équipages des bâtimens que les négocians y feront armer, & de procurer de plus en plus une augmentation dans le nombre des matelots, suffisante pour satisfaire à toutes les opérations concernant le service de Sa Majesté & le commerce de ses sujets, Elle a résolu le présent Règlement, ainsi qu'il suit.

ARTICLE PREMIER.

Il sera employé sur tous les bâtimens qui seront armés à l'avenir dans les différens ports du Royaume, un nombre de novices proportionné à la force des équipages desdits bâtimens.

II. Le nombre desdits novices sera réglé sur le pied du cinquième de la totalité des équipages; en sorte qu'il y ait un novice pour quatre autres personnes embarquées, sous quelque dénomination qu'elles soient comprises dans les rôles. Défend Sa Majesté aux Commissaires de la marine, & aux officiers chargés du détail des classes, d'expédier aucuns desdits rôles, s'il n'y est employé le nombre des novices prescrit par le présent article.

III. Les novices ne pourront avoir moins de seize ans, ni plus de vingt-cinq ans, & ils ne seront point reçus, s'ils ne sont reconnus d'une complexion robuste, & propre à devenir bons matelots.

IV. Seront réputés novices tous les jeunes gens qui n'auront point encore navigué, ceux qui n'auront servi que dans les bateaux naviguant sur les rivières & à la pêche du poisson frais, & les jeunes gens au-dessous de l'âge de dix-huit ans qui auront déjà navigué, lesquels seront reconnus trop foibles, pour pouvoir être employés en qualité de matelots, & néanmoins trop forts pour ne servir que sur le pied de mouffes.

V. Les enfans des gens de mer seront embarqués, par préférence à tous autres, en qualité de novices, & il ne sera admis qu'au défaut desdits enfans, ceux dont les peres exercent d'autres professions.

VI. Il sera libre aux armateurs & aux capitaines de navires, de choisir les sujets qu'ils voudront employer en qualité de novices; & en cas qu'ils ne puissent point en trouver un nombre suffisant, il leur en sera fourni par les Commissaires de la marine, & autres officiers chargés du détail des classes.

VII. S'il ne s'en présentait pas suffisamment de gré à gré pour pouvoir en fournir à tous

lesdits bâtimens, Sa Majesté autorise, dans ledit cas, lesdits Commissaires & autres officiers chargés du détail des classes, d'en commander d'autorité pour les navires où il en manquera, ainsi qu'il en a été usé dans le département de Bordeaux, en vertu de l'Ordonnance du 23 Août 1730.

VIII. Lesdits Commissaires ne pourront ainsi commander d'autorité, que des jeunes gens qui auront déjà fait quelque navigation à la mer & sur les rivières, ou qui n'auront été employés à la pêche du poisson frais; & en cas qu'il ne s'en trouve pas suffisamment dans l'étendue des quartiers où ils seront établis, ils en demanderont le nombre dont ils auront besoin, aux officiers des classes des autres quartiers les plus proches, lesquels en feront pour cet effet, la levée, soit de gré ou d'autorité.

IX. Les particuliers engagés de gré à gré par des capitaines ou armateurs pour servir en qualité de novices, qui refuseront ensuite de satisfaire audit engagement, seront commandés d'autorité par les Commissaires de marine, ou les autres officiers chargés du détail des classes, lesquels pourront les faire arrêter pour les obliger à s'embarquer.

X. La solde desdits novices sera réglée par le Commissaire de la marine, ou autres officiers des classes, à proportion de leur force & de leur capacité.

XI. Les jeunes gens qui auront servi en qualité de novices sur les bâtimens, qui auront navigé pendant six mois & au-delà, seront libres de renoncer à la navigation au retour du premier voyage, en faisant, à cet effet, leur déclaration aux officiers chargés du détail des classes; & ceux qui n'auront fait qu'un voyage dont la durée n'aura pas été de six mois, ne pourront renoncer à la navigation qu'après avoir fait un second voyage, pendant lequel il ait été bien reconnu qu'ils ne sont point propres à la navigation.

XII. Les novices qui auront navigé pendant un an, ne pourront plus ensuite être embarqués qu'en qualité de matelots; ils seront inscrits en ladite qualité sur les registres des classes.

XIII. Il sera tenu, par chacun des officiers des classes, une liste ou rôle desdits novices par ordre de numéro, contenant leurs noms, surnoms, leur âge & leur domicile, les noms de leurs peres & meres, & les autres circonstances qui peuvent servir à les faire reconnoître.

XIV. Les officiers des classes se feront rendre compte, au retour des voyages que lesdits novices feront, par les capitaines des navires sur lesquels ils auront servi, des dispositions

qu'ils leur auront reconnues à l'égard de la navigation, & de leurs bonnes ou mauvaises qualités.

Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, Gouverneur & Lieutenant général de la Province de Bretagne, aux Intendans de la marine & des classes, Commissaires généraux & ordinaires de

la marine, & à tous autres officiers qu'il appartiendra, de tenir la main à l'exécution du présent Règlement, lequel sera enregistré aux greffes des Sieges d'Amirauté, lu, publié & affiché par-tout où besoin sera. Fait au camp de Bost, le vingt-troisième Juillet mil sept cent quarante-cinq. *Signé, LOUIS. Et plus bas, PHELYPEAUX.*

ORDONNANCE DU ROI,

Concernant les Novices qui s'embarqueront sur les vaisseaux du Roi.

Du 12 Décembre 1759.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée des secours qu'on a tirés pour les équipages, tant de ses vaisseaux que des bâtimens armés par ses sujets, des nouveaux matelots qui se sont formés par le moyen des novices qui y ont été embarqués; & voulant les augmenter de plus en plus, pour satisfaire aux besoins de son service & au commerce de ses sujets, Elle a ordonné & ordonne ce qui suit :

ARTICLE PREMIER.

Les jeunes gens des paroisses maritimes & non maritimes, depuis l'âge de seize ans jusqu'à vingt-cinq, qui n'auront point encore navigé, pourront se présenter dans les ports de Sa Majesté, pour s'y embarquer en qualité de novices sur les vaisseaux & autres bâtimens.

II. Ils seront traités comme les matelots pendant le temps qu'ils travailleront dans les ports, depuis le jour de leur arrivée, jusqu'à celui de leur embarquement; & lorsqu'ils seront embarqués pour faire campagne, ils toucheront douze livres de solde par mois, & seront nourris à la ration ordinaire des matelots.

III. Ceux desdits novices qui se présenteront aux officiers des classes, recevront la conduite, à raison de trois sols par lieu, jusqu'au port où ils seront destinés, & deux mois d'avance à compte de leur solde, & sur le pied de douze livres par mois; & lors de la revue de l'équipage du vaisseau où ils seront embarqués, ils toucheront un troisième mois à compte de la campagne.

IV. Veut Sa Majesté que ceux desdits novices, qui, après avoir touché des avances & conduite, ne se rendroient pas dans le lieu de

leur destination, soient arrêtés à leurs frais, & détenus en prison jusqu'au remboursement desdites avances & conduite; & qu'à l'égard de ceux qui déserteroient du lieu de leur destination, sans avoir rendu lesdites avances & conduite, ils soient arrêtés & mis aux fers au pain & à l'eau, jusqu'à l'embarquement: & que dans le cas où ladite désertion auroit été commise après avoir été embarqués sur les vaisseaux, ils soient traités comme déserteurs, & comme tels condamnés aux galères pour trois ans.

V. Ceux desdits novices auxquels la mer ne conviendrait pas, pourront quitter la navigation après leur première campagne au service; ceux d'entr'eux qui en auroient fait un plus grand nombre, pourront à la paix, si bon leur semble, y renoncer pour toujours; Sa Majesté leur promettant qu'ils ne seront classés qu'autant qu'ils voudront continuer le métier de la mer.

VI. Lesdits novices jouiront pendant qu'ils seront employés au service de Sa Majesté, de tous les privilèges accordés aux gens de mer, & seront admis comme eux à la demi-solde, dans le cas où les blessures qu'ils auroient reçues sur ces vaisseaux, ne leur permettroient plus de gagner leur vie; & les veuves & enfans de ceux qui auroient le malheur d'être tués, auront des récompenses.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, Gouverneur & Lieutenant général en la Province de Bretagne, & aux Intendans, Commissaires généraux & ordinaires de la marine, & à tous autres officiers qu'il appartiendra, de tenir la

main à l'exécution de la présente Ordonnance, laquelle sera enregistrée aux greffes des Sieges d'Amirauté, lue, publiée & affichée par-tout

où besoin sera. Fait à Versailles le douze Décembre mil sept cent cinquante-neuf. Signé, LOUIS. Et plus bas, BERRYER.

ORDONNANCE DU ROI,

Portant qu'aucuns Officiers mariniens & matelots ne pourront être exempts du service des vaisseaux de Sa Majesté, sous prétexte des fonctions particulières auxquelles ils pourroient être affectés.

Du 28 Juillet 1746.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ s'étant fait représenter l'Ordonnance du 25 Janvier 1696, par laquelle il a été réglé que les officiers mariniens & matelots qui seroient pourvus de charges, ne pourroient être exempts du service de la marine, à moins que la finance desdites charges ne fût de la somme de cinq cens livres & au-dessus, & à condition de renoncer entièrement à la navigation; & l'article V, titre premier au livre VIII de l'Ordonnance du 15 Avril 1689, portant que les gens de mer employés, tant sur les pataches des fermes que sur les bacs & bateaux ou chaloupes des Gouverneurs des places maritimes, seront compris dans les rôles des classes; Sa Majesté auroit été informée que nonobstant lesdites dispositions & l'ordre général établi pour la discipline des classes des gens de mer, en vertu duquel tous lesdits gens de mer sont tenus de servir chacun à leur tour sur ses vaisseaux, il est survenu des difficultés en divers départemens à l'occasion de plusieurs officiers mariniens & matelots, qui se font prétendus exempts dudit service, sous prétexte de différens emplois ou fonctions auxquels ils sont attachés, particulièrement en ce qui concerne la police des villes & paroisses maritimes. Et désirant faire cesser des contestations aussi préjudiciables à l'ordre & discipline des classes, & au service de ces vaisseaux, Sa Majesté a ordonné & ordonne que conformément à l'Ordonnance du 25 Janvier 1696, aucun officier marinier & matelot ne pourra être exempt du service de ses vaisseaux en vertu de l'acquisition d'une charge de finance, à moins que le prix de ladite charge ne soit de cinq cens livres & au-dessus, & à condition de ne pouvoir ensuite exercer aucune fonction de ma-

telot. Veut Sa Majesté que tous autres officiers mariniens & matelots destinés à des emplois ou fonctions concernant la police des villes & paroisses maritimes, aux pataches & bateaux des fermes, à ceux des Gouverneurs des places, & généralement à telles autres fonctions relatives à des services publics ou particuliers, de quelque nature qu'ils puissent être, soient, nonobstant lesdits emplois ou fonctions, assujettis à l'ordre & discipline des classes, & commandés à leur tour pour le service des vaisseaux de Sa Majesté; enjoignant expressément aux officiers chargés du détail des classes, de faire exactement observer ledit ordre auxdits officiers mariniens & matelots, ainsi qu'à tous les autres, sans aucune exception. Entend Sa Majesté qu'à l'égard de celles d'entre les susdites destinations qui ne pourront être remplies que par des matelots, il soit pourvu par les officiers chargés du détail des classes, au remplacement de ceux qu'ils en auront tirés, par d'autres gens de mer qui aient nouvellement servi sur les vaisseaux de Sa Majesté, ou qui soient hors d'état d'être commandés pour ledit service. Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, Gouverneur & Lieutenant général en la Province de Bretagne, aux Intendans de la marine & des classes, Commissaires généraux & ordinaires de la marine, & à tous autres officiers qu'il appartiendra, de tenir la main, chacun en droit soi, à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera enregistrée aux greffes des Amirautés, lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera. Fait à Versailles le vingt-huit Juillet mil sept cent quarante-six. Signé, LOUIS. Et plus bas, PHELYPEAUX.

ÉDIT DU ROI,

Pour l'enrôlement des Matelots dans les Provinces maritimes du Royaume.

Du mois d'Août 1673.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre : A tous présens & à venir ; Salut. L'établissement que nous avons fait de l'enrôlement général des matelots dans la plupart des Provinces maritimes de notre Royaume, & particulièrement en nos Provinces de Bretagne & Provence, ayant eu tout le succès que nous en avions espéré ; en sorte que nous avons à présent la satisfaction de voir que les armemens de nos vaisseaux de guerre se font avec facilité, & sans qu'il soit nécessaire de fermer les ports, & d'interrompre le commerce de nos sujets, ainsi que nous étions obligés de faire avant ledit établissement, & desirant continuer à faire ledit enrôlement général dans toutes les Provinces maritimes de notre Royaume, afin d'être assurés du nombre des matelots, & gens de mer, dont nous pourrions faire état, pour servir sur nos armées navales, escadres & vaisseaux de guerre que nous mettrons en mer contre nos ennemis, ou pour assurer le commerce de nos sujets, & tenir les mers libres de tous corsaires, pirates & forbans. A ces causes & autres à ce nous mouvans, nous avons par le présent Edit perpétuel & irrévocable, de l'avis de notre Conseil, & de notre certaine science, pleine puissance & autorité Royale, dit, statué & ordonné, disons, statuons & ordonnons, voulons & nous plaît, que l'enrôlement général des pilotes, maîtres, contre-maîtres, canonniers, charpentiers, calfats & autres officiers, mariniers, matelots & gens de mer, sera incessamment fait dans toutes les Provinces maritimes de notre Royaume, pays, terres & Seigneuries de notre obéissance par les Commissaires qui seront par nous nommés à cet effet, & en conséquence tous les officiers, mariniers & matelots résidans dans les villes, bourgs & paroisses desdites Provinces maritimes, seront tenus de se représenter pardevant lesdits Commissaires, pour être compris dans les rôles qui en seront par eux faits & dressés. Lesdits rôles contiendront les noms de chacun desdits officiers, mariniers & matelots, leur âge, leur taille, poil & autres signes, leur demeure & profession. Lesdits officiers, mariniers & gens de mer compris auxdits rôles, entreront incessamment à notre service alternativement de

trois années l'une, suivant la division qui sera faite par lesdits rôles. Pendant le temps qu'ils serviront actuellement sur nos vaisseaux, ils seront payés de leur solde entière, suivant les états & rôles d'armement que nous feront expédier, & lorsqu'ils seront à terre ils seront payés de la moitié de leurs soldes. Le service actuel qu'ils rendront sur nos vaisseaux, sera au moins de six mois par chacun an. Voulons & entendons que le service de chacun desdites classes commence au premier jour de chacune année. Lesdites Provinces maritimes seront divisées en divers départemens, en chacun desquels il y aura un Commissaire de marine porteur du rôle dudit département, & quelques officiers pour prendre soin de l'exécution desdits rôles, & avertir tous les gens de mer de chacune classe lorsqu'ils seront appelés pour monter sur nos vaisseaux. Lesdits Commissaires & officiers de marine auront soin de composer les équipages complets de chacun des officiers, mariniers & matelots qui se trouveront dans l'étendue de leur département, en sorte que l'équipage complet d'un vaisseau se trouve dans les communautés les plus prochaines. Lors du désarmement des vaisseaux lesdits Commissaires prendront soin de faire les comptes de chacun desdits officiers, mariniers, matelots & gens de mer, & les feront payer à la banque de tout ce qui leur sera dû ; & en cas que nous fussions obligés de faire passer nos vaisseaux de Levant en Ponant, ou de Ponant en Levant, & les y faire désarmer, nous leur ferons donner un mois de solde pour leur retour. Enjoignons à tous officiers mariniers, matelots & gens de mer ainsi enrôlés, de se rendre dans l'année de leur service, au port ou arsenal de marine où ils seront appelés dix jours après la convocation qui sera faite aux Prônes des Messes paroissiales de leurs communautés, sinon & à faute de ce faire ledit temps passé, voulons qu'ils soient punis comme déserteurs. Faisons défenses sur les mêmes peines à tous officiers, mariniers, matelots & gens de mer enrôlés, d'aller ni s'engager pour quelque cause que ce soit, en aucune autre navigation ni fonction de marine, pendant l'année de leur service. Défendons aussi très-expressément à tous nos

Sujets de quelque qualité qu'ils soient, capitaines & propriétaires de tous bâtimens de mer d'engager aucuns desdits officiers, mariniers, matelots & gens de mer pour aucune navigation ou autre fonction de marine dans l'année de leur service, à peine de 500 liv. d'amende pour la première fois, & de punition corporelle en cas de récidive. Voulons que les extraits desdits rôles soient envoyés dans les Sieges des Amirautés desdites Provinces, & aux greffes des communautés où lesdits officiers, mariniers, matelots & gens de mer sont habitans & domiciliés, & qu'ils soient tenus de prendre du Commissaire de marine qui sera destiné pour chacun département, un billet en parchemin contenant son nom, son âge & signal, & les années de son service, lequel lui sera délivré gratis, & servira pour justifier en tous lieux les années, pendant lesquelles il aura la liberté de s'engager à tout autre service qu'à celui de nos vaisseaux. Enjoignons auxdits capitaines, maîtres & propriétaires des vaisseaux, barques & autres bâtimens, de remettre aux greffes des Sieges de l'Amirauté desdites Provinces avant le départ de leurs bâtimens, un rôle exact de leurs équipages, à peine de trois cens livres d'amende. Enjoignons pareillement à tous consuls & marguilliers des communautés & paroisses maritimes de nosdites Provinces, de représenter auxdits Commissaires de marine les rôles de leurs habitans, & de leur déclarer les noms de ceux qui s'appliquent à la navigation, & qui en font profession, & de porter en chacun des greffes desdits Sieges de l'Amirauté à la fin de chaque année un rôle des matelots décédés dans l'étendue de leurs paroisses & communautés, & de ceux qui s'y seront nouvellement établis ou adonnés à la navigation, & aux greffiers de leur en donner une reconnaissance sans frais, & d'envoyer ensuite lesdits rôles aux Commissaires de marine, résidans dans lesdits départemens, à peine de 300 liv. d'amende contre les contrevenans. Voulons aussi que les Commissaires & officiers de marine, de chacun département, fassent une nouvelle vérification desdits rôles pendant le mois de Mars de chacune année, pour en ôter les morts & les invalides, & enrôler ceux qui feront en âge, ou auront pris de nouveau quelques-unes des professions servant à la marine. Défendons très-expressément à tous officiers, mariniers, matelots & autres gens de mer de toutes sortes de métiers & professions servans à la marine, de travailler ni agir pour quelque cause que ce soit, même à tous capitaines, maîtres ou propriétaires des vaisseaux & bâtimens de mer de les employer avant que d'être

enrôlés, à peine de cent livres d'amende pour la première fois, & de punition corporelle en cas de récidive. Et pour augmenter le nombre desdits officiers, mariniers, matelots & gens de mer, nous voulons qu'à la diligence des officiers des Sieges de l'Amirauté de nosdites Provinces maritimes, les capitaines, maîtres ou propriétaires de tous bâtimens de mer, dont l'équipage sera moindre de dix hommes, prennent en chacun voyage un jeune garçon de quinze ans, & au-dessous, & à l'égard des bâtimens dont l'équipage sera plus de dix hommes, qu'ils en prennent deux, & à proportion de dix en dix qu'ils augmentent toujours d'un, à peine de cent liv. d'amende contre chacun des contrevenans. Et pour donner moyen ausdits gens de mer enrôlés de vacquer à notre service avec plus de liberté, & leur départir nos grâces, nous voulons que pendant les années qu'ils seront par nous employés & seront à notre solde, ils jouissent de l'exemption du logement des gens de guerre, de guet, gardes aux portes des villes & châteaux, tutelles, curatelles, collecte de tailles, sequestres, & gardes de biens & régimes de fruits, tant à l'égard de nos affaires que de celles des particuliers; faisant défenses à tous Officiers, Echevins & Consuls des villes de les y comprendre; comme aussi nous voulons que pendant l'année de service, & qu'ils recevront notre solde, ils jouissent de la surseance & suspension de toutes poursuites en leurs procès & différens civils, & de toutes contraintes en leurs personnes & biens, pour raison de dettes, soit qu'ils se trouvent obligés solidairement ou autrement comme cautions. Défendons à tous lesdits officiers de marine, matelots & autres gens de mer, tant des classes qu'à ceux qui seront sur nos vaisseaux, d'abandonner notre service pendant ladite année, sans congé en bonne forme de ceux qui auront pouvoir de leur donner, à peine d'être punis comme défecteurs, suivant la rigueur de nos Ordonnances. Si donnons en mandement à nos amés & féaux les gens tenans notre Cour de Parlement à Paris, que ces présentes ils aient à registrer, & le contenu en icelles faire exécuter de point en point selon leur forme & teneur, cessant & faisant cesser tous troubles & empêchemens qui pourroient être mis ou donnés au contraire: car tel est notre plaisir. Et afin que ce soit chose ferme & stable à toujours, nous avons fait mettre notre scel à cesdites présentes. Donné à Nancy au mois d'Août, l'an de grace 1673, & de notre regne le trente-unième. Signé, par le Roi, COLBERT. Et scellé de cire verte en lacs de soie rouge & verte.

Registrees

*Registrées, oui, & ce requérant le Procureur- forme & teneur. A Paris, en Parlement, ce 2
Général du Roi, pour être exécutées selon leur Septembre 1673. Signé, DU TILLET.*

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

Qui confirme les privileges des matelots, & annulle un Arrêt de la Cour des Aides de Rouen, contraire auxdits privileges.

Du 9 Mars 1755.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

LE Roi s'étant fait représenter, en son Conseil, l'Edit du mois d'Août 1673, & l'article XIV. titre premier au livre VIII. de l'Ordonnance de la Marine, du 15 Avril 1689, portant que les Officiers mariniens, matelots & autres gens de mer qui auront fait une campagne sur les vaisseaux de Sa Majesté, ou un voyage de long cours, & qui seront encore en état de servir, soit qu'ils soient actuellement employés, ou qu'ils restent chez eux, jouiront pendant l'année de leur service, de l'exemption de logement des gens de guerre, du guet & garde des portes de villes & châteaux, tutelle, curatelle, de la collecte des tailles, sequestres & garde de biens & régimes de fruits, tant à l'égard des affaires de Sa Majesté, que de celles des particuliers; comme aussi de la surseance & suspension de toutes poursuites en leur procès & différens civils. Et Sa Majesté étant informée que le nommé Nicolas Bazin, de la paroisse de la Bouille, inscrit sur les registres des Classes du quartier de Rouen, auroient été nommé principal collecteur par les habitans de ladite Paroisse, au mois de Novembre dernier; quoiqu'il se trouvât de la Classe de service, & retenu pour être compris dans la premiere levée de matelots qu'il y auroit à faire pour les vaisseaux de Sa Majesté; que s'étant pourvu à ce sujet devant les Elus du Pont-Audemer, & ayant justifié sa destination pour le service desdits vaisseaux, par un certificat du sieur Glier, Commissaire de la Marine, préposé au département de Rouen, il auroit été déchargé de ladite nomination, par Sentences desdits Elus, du 25 du même mois de Novembre; & que sur l'appel interjetté de ladite Sentence devant la Cour des Aides de

Rouen, elle auroit été annullée par Arrêt de ladite Cour, du 15 Janvier dernier, & ledit Bazin condamné à exercer la fonction de principal collecteur, quoiqu'il ait été réellement compris dans une levée de matelots, faite dans ledit quartier de Rouen, pour servir sur les vaisseaux que Sa Majesté fait armer à Brest, & qu'il se soit pour cet effet effectivement rendu dans ledit port. Et Sa Majesté desirant que les Officiers mariniens, matelots & autres gens de mer, soient maintenus dans les privileges qui leur sont attribués par les Ordonnances, & dont il est juste qu'ils jouissent pendant le temps de leur destination pour le service de ses vaisseaux. Vu ledit Arrêt de la Cour des Aides de Rouen, du 15 Janvier dernier: oui le rapport, & tout considéré, Sa Majesté étant en son Conseil, a ordonné & ordonne que l'Edit du mois d'Août 1673, & l'article XIV. du titre premier au livre VIII. de l'Ordonnance de la Marine, du 15 Avril 1689, concernant les privileges attribués aux Officiers mariniens, matelots & autres gens de mer, seront exécutés selon leur forme & teneur; en conséquence, & sans s'arrêter à l'Arrêt de la Cour des Aides de Rouen, du 15 Janvier dernier, rendu sur les contestations entre les habitans de la Paroisse de la Bouille, & le nommé Nicolas Bazin, lequel Arrêt sera & demeurera nul & de nul effet, & a ordonné l'exécution de la Sentence des Elus du Pont-Audemer, du 25 Novembre précédent, sur lescdites contestations. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le neuf Mars mil sept cent cinquante-cinq. Signé, MACHAULT.

ARTICLE PREMIER.

LEs matelots seront tenus de se rendre aux jours & lieux assignés, pour charger les vivres, équiper le navire & faire voile.

PAR l'Ordonnance de la Hanse Teutonique, art. 18, il est défendu d'engager un matelot s'il ne représente un certificat favorable du dernier maître qu'il a servi, à peine de cent sols d'amende, excepté en pays étranger en cas de nécessité; l'article 19 enjoint au dernier maître de donner ce certificat, sur peine de pareille amende, s'il n'a pas raison valable pour s'en dispenser, laquelle cause il doit vérifier sans délai. *Idem* art. premier, tit. 4, *juris Hanseatici*.

Aujourd'hui cette précaution, qui étoit sage assurément, n'est plus nécessaire, au moyen des notes que les Commissaires aux classes font dans l'usage de mettre sur les divers articles des matelots classés, lesquelles notes portent l'éloge ou le blâme de chaque sujet.

Dès que le matelot est valablement engagé à un capitaine ou maître, il est obligé de faire le service du navire, qui consiste non-seulement à s'y rendre pour travailler à l'équiper, & aux jours & lieux assignés pour charger les vivres & faire voile, comme le prescrit cet article; mais encore à charger les marchandises, tant du propriétaire que de tous les marchands chargeurs. Ordonnance de 1584, art. 66.

Autrefois les matelots n'étoient point obligés de charger ni décharger les marchandises sans une rétribution particulière qui leur étoit payée par les marchands chargeurs. Consulat, chap. 71 & 72; art. 48 de l'Ordonnance de Wisbuy. Aujourd'hui & depuis long-temps, l'obligation de charger & décharger les marchandises est une suite nécessaire du service qu'ils doivent au navire, les marchands chargeurs n'étant tenus de faire porter leurs marchandises à leurs frais que jusqu'au quai si le navire y est amarré, ou jusqu'au vaisseau s'il est en rade; après quoi c'est au maître à les faire charger dans son bâtiment par ses matelots. Il en est de même pour la décharge, le tout s'il n'y a convention ou usage contraire.

A la Rochelle l'usage est, lorsque le navire est amarré au quai, que les marchands chargeurs font rendre à leurs frais & risques, leurs marchandises jusques sur le bord du navire. Dès qu'elles touchent le bord, c'est aux gens du navire à les recevoir & à les placer où il convient. A la décharge il les font prendre tout de même sur le bord du navire par leurs porte-faix pour les descendre au quai, & dès-lors aussi elles sont à leurs risques, sans rien imputer au maître s'il survient des avaries en descendant du navire. A Marseille c'est au maître à rendre les marchandises à quai, après quoi il est quitte. Sentence du 16 Juillet 1748.

Pour ce qui est du soin d'arrimer les marchandises, il ne regarde point les matelots. Il y a eu de tout temps des gens experts dans ce genre, & on les appelloit anciennement *arrumeurs*, terme dérivé de *rum* ou *ruma*, qui signifie en

Portugais regle ou ligne droite; & delà vient que les lignes de la rose du compas sont nommés *rumbs de vent*. Notes sur l'art. 11 des Jugemens d'Oleron.

En Guyenne, suivant le même auteur, c'étoient les marchands chargeurs qui choisissoient les arrimeurs ou arrumeurs, & qui les payoient; mais depuis longtemps il y a des arrimeurs en titre. Ici c'est le propriétaire du navire qui en fait choix, ce qui est un abus, ces gens-là lui étant dévoués par état, dès qu'il les emploie. Leur fonction est non-seulement de placer convenablement les marchandises dans le navire; mais encore de régler l'encombrement qu'elles y font, & sur cela d'évaluer pour quel nombre de tonneaux elles payeront le fret. Et comme il s'éleve assez souvent des contestations à ce sujet entre les propriétaires & les marchands chargeurs, il seroit à souhaiter que ceux qui se mêlent d'arrimer les marchandises fussent pourvus de commission de M. l'Amiral, & qu'ils eussent serment à Justice, afin que l'on pût compter un peu plus sur leur fidélité. De même des mesureurs de sel, & des compteurs de poisson.

A Nantes depuis l'Edit du mois de Mai 1710, il y a des arrimeurs en titre comme en Guyenne, & au Havre de Grace il y a des trieurs de morue par commission de M. l'Amiral. Outre que la sûreté publique exige que ces sortes de gens aient serment à Justice, & qu'ils soient révocables *ad nutum* pour les engager d'autant plus à bien remplir leurs fonctions; c'est qu'il est intéressant tout de même pour le public, que leurs salaires soient réglés par l'Amirauté, afin qu'ils ne se fassent pas payer arbitrairement.

ARTICLE II.

LE matelot engagé pour un voyage, ne pourra quitter sans *congé par écrit*, jusqu'à ce qu'il soit achevé, & que le vaisseau soit amarré à quai & entièrement déchargé.

TOUT matelot engagé pour un temps ou pour un voyage, est obligé d'exécuter son engagement sans pouvoir s'en dispenser, s'il n'a une excuse légitime.

L'excuse est légitime s'il a 50 ans passés, suivant la note 2, sur l'art. 18 de la Jurisdiction de la marine; mais elle n'est bonne à alléguer qu'auparavant l'engagement, & non après, s'il n'est survenu quelque infirmité.

L'Ordonnance de Wisbuy, art. 63, dit que si le pilote ou matelot achete un navire, est fait maître ou se marie, il sera quitte envers son maître, en lui rendant ce qu'il aura reçu. Ce dernier cas ne seroit pas assurément une cause recevable aujourd'hui, l'ancienne rubrique *mort & mariage rompt tout louage* ayant été rejetée depuis long-temps: mais les deux autres excuses pourroient encore être admises aujourd'hui, la première en faveur du commerce, & la seconde par droit de bienséance, ne convenant pas qu'un homme qui a droit de commander aux autres, soit sujet au commandement de son égal, s'il ne s'y est soumis après avoir acquis sa nouvelle qualité.

C'est aussi une excuse légitime, si le voyage est entièrement changé. Consulat, chap. 158. Mais si le plus grand nombre des matelots accepte ce chan-

X x x ij

gement, les autres sont obligés de s'y soumettre, autrement ils seront punis comme mutins. Art. 24 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique.

Le changement du capitaine n'est point une excuse suffisante, & l'équipage est obligé de suivre le capitaine subrogé. Kuricke, pag. 697, art. 4, tit. 2, contre la décision du Consulat, chap. 158 & 294; ce qui s'entend, soit avant le voyage commencé soit après.

Il en faut dire autant du changement de navire; statut de Marseille, pag. 457, à moins qu'il n'y ait tout-à-la-fois changement de navire & de capitaine; & encore sera-ce au Juge à décider en ce cas suivant les circonstances; car enfin il pourroit y avoir du caprice de la part des matelots.

L'engagement étant pour tout le voyage, l'officier ou matelot est donc obligé de l'accomplir, & il ne peut quitter sans congé, que le voyage ne soit achevé. Article 66 de l'Ordonnance de 1584; c'est-à-dire, jusqu'à ce que le navire *soit entièrement déchargé, & qu'il soit amarré à quai*, si le propriétaire juge à propos de le faire entrer dans le port, ou qu'il soit mis en lieu de sûreté, si son dessein est de le faire radoubé pour entreprendre un nouveau voyage. Ordonnance de Wisbuy, art. 54.

Quand tout cela est fait, le maître & les gens de l'équipage sont libres, comme étant quittes de leur engagement, & il n'est plus question que du paiement de leurs gages ou loyers qui doit être fait sur le décompte du Commissaire de la Marine, à l'effet de quoi il faut les faire passer en revue devant lui. C'est lui qui fait le décompte d'un chacun, avec le propriétaire ou l'armateur du navire, & après leur paiement il leur délivre à chacun un permis pour se retirer chez eux. Depuis quelques années il y a un nouvel ordre établi pour le paiement des loyers des matelots. V. *infra* le tit. 4 du liv. suivant, art. 10.

Ainsi le congé dont parle cet article, ne regarde que le dégagement du matelot, avant ou pendant le voyage; lequel congé ne peut être accordé que par le propriétaire ou par le maître dans son absence. Il est même à observer que dès que le matelot est compris dans le rôle d'équipage, il ne peut plus être congédié que du consentement du Commissaire aux Classes, qui alors en fait mention en marge du rôle. Mais jusqu'à ce qu'il soit employé sur le rôle, le congé dont il a besoin pour être dispensé de servir aux termes de son engagement, qui est formé dès qu'il est convenu de son loyer, suffit étant donné par le propriétaire ou le maître; & comme il a été dit, il ne peut être donné par aucun autre, pas même par les Officiers de l'Amirauté, suivant l'art. 25, tit. 1, liv. 8 de l'Ordonnance de 1689. L'article ajoute que les Officiers marinières & matelots qui quitteront sans congé, seront privés de ce qui leur sera dû; mais tout cela s'entend s'il n'y a cause valable, laquelle doit être jugée par les Officiers de l'Amirauté; auquel cas le congé qu'ils donnent vaut autant que s'il étoit consenti par le propriétaire ou par le maître, sauf le mal jugé.

Notre article dit, *congé par écrit*, ce qui n'a pour but que la sûreté du matelot, afin qu'après lui avoir donné son congé, on ne prétende pas, à défaut de preuve par témoins de sa part, l'obliger ensuite de servir en niant de lui avoir accordé son congé. Car dans le cas où le capitaine peut donner le congé au matelot; c'est-à-dire, avant que le matelot ait été inscrit de son consentement sur le rôle d'équipage, si le matelot offre de prouver par témoins que le congé lui a réellement été donné, le fait doit être reçu, quelque offre que fasse

le maître d'affirmer par serment qu'il n'a pas accordé le congé. Et la preuve du congé sera suffisante, s'il est justifié que le maître a vu le matelot prendre ses hardes, & l'a laissé partir sans opposition. Ainsi jugé à Marseille au mois d'Octobre 1752, M. Emerigon tenant l'audience.

Mais lorsque le matelot est établi sur le rôle d'équipage, il n'y a plus de congé, verbal ou par écrit de la part du capitaine qui soit admissible, au moins si c'est pendant le voyage, l'Ordonnance du premier Août 1743 ayant réglé art. 9, que le congé ne seroit accordé aux gens de mer qui le demanderoient pendant le voyage, que pour causes particulières jugées indispensables par les Officiers des Classes dans les ports du Royaume, ou par les Consuls ou leurs représentans dans les pays étrangers, desquelles causes il seroit fait mention sur le rôle d'équipage.

Il arrive souvent que des matelots qui, à l'arrivée d'un navire descendant à terre, négligent d'y retourner pour aider aux autres à décharger & désarmer le vaisseau. La police dont on use envers eux à cet égard, & qui est le moyen le plus propre à les corriger, est que l'on prend des journaliers à leur place pour leur compte, & ce qui est payé à ces journaliers est tenu ensuite sur les loyers de ces matelots. Rien n'est plus juste, sans quoi tous les matelots abandonneroient successivement le navire; ou bien ceux qui resteroient, demeureroient chargés de faire le service des autres; & cela en pure perte, attendu que les loyers cessent de courir du jour de l'arrivée du navire, & qu'il a mouillé l'ancre.

Par cette raison, si le propriétaire ou le maître, par prédilection ou autrement, laisse à quelques matelots la liberté de rester à terre sans mettre des ouvriers à leur place, ceux qui resteroient dans le navire, seroient sans difficulté en droit de s'en plaindre, soit pour demander que les matelots restés à terre fussent remplacés, soit pour prétendre le payement des journées qu'ils employeroient de plus à la décharge du navire, faute par les autres d'y contribuer par eux-mêmes ou par autrui.

Il n'y a d'exception à cela pour l'un & l'autre cas, qu'autant que les matelots resteroient à terre pour cause de maladie, ou autre cause légitime.

En ce qui concerne le service sur les vaisseaux du Roi, il est défendu aux matelots de quitter le vaisseau qu'après le désarmement, & qu'après avoir été congédiés en forme par écrit, sur peine d'être punis comme déserteurs. Ordonnance du 3 Décembre 1672.



ARTICLE III.

S I le matelot quitte le maître sans congé par écrit, avant le voyage commencé, il pourra être pris & arrêté en quelque lieu qu'il soit trouvé, & contraint par corps de rendre ce qu'il aura reçu, & de servir autant de temps qu'il s'y étoit obligé, sans loyer ni récompense; & s'il quitte après le voyage commencé, il fera puni corporellement.

L A peine prononcée par cet article contre le matelot qui quitte le maître sans congé, ce qui vaut désertion, quoique le voyage ne soit pas encore commencé, est moins rigoureuse qu'elle ne l'étoit autrefois, puisque le matelot, en pareil cas, aussi-bien qu'après le voyage commencé, étoit condamné au fouet pour la première fois, sans que la peine pût être modérée par les Juges, sur peine d'en répondre en leur privé nom. Art. 67 de l'Ordonnance du mois de Mars 1584.

Par l'article premier de l'Ordonnance de Wisbuy, lorsqu'il quittoit avant le voyage commencé, il étoit tenu de rendre au maître ce qu'il avoit reçu pour avance, & de lui payer en outre la moitié des gages qu'il devoit gagner; & lorsqu'il désertoit après avoir commencé de servir, son procès devoit lui être fait & parfait, & sur la déposition de deux autres matelots, il étoit puni de mort. Art. 61.

L'Ordonnance de la Hanse Teutonique, d'un autre côté, art. 43, sans aucune distinction, vouloit qu'il fût livré à la Justice pour être puni, & marqué au visage, de la marque de la ville dont il étoit.

Notre article a pris un tempérament plus convenable, il a réservé la punition corporelle pour le cas de la désertion pendant le voyage, & il a augmenté la peine pécuniaire dans l'autre cas, en obligeant le matelot outre la restitution de ses avances, de servir sans gages ni récompense tout le temps pour lequel il s'étoit engagé; pour sûreté de laquelle satisfaction ou indemnité, il permet de prendre le matelot au corps, & de l'arrêter en quelque lieu qu'il soit trouvé.

Si le matelot quitte ou déserte pendant le voyage, l'article veut alors qu'il soit puni corporellement; ce qui doit s'entendre de la peine du fouet, relativement audit art. 67 de l'Ordonnance de 1584, & même d'une plus grande peine, si la désertion a causé quelque perte considérable au navire; & à plus forte raison si le naufrage s'en est ensuivi. V. l'article 5 ci-après où est citée la Déclaration du 22 Septembre 1699.

Cet article au reste regarde tout Officier major ou mariniers, comme le simple matelot, par les raisons qui en ont été rendues sur l'art. 9 du tit. précédent. Pour la désertion du matelot & de tout autre engagé pour la course, voir le titre des prises, article 2, où est rapportée l'Ordonnance du 25 Mars 1745.

La peine de désertion & du défaut du service sur les vaisseaux du Roi est indirectement des galères perpétuelles suivant les articles 1, 2, 3 & 4, liv. 4, tit. 2 de l'Ordonnance de 1689; mais par la nouvelle Ordonnance du 16 Novembre 1759, cette peine a été adoucie & modérée en certains cas, eu égard aux circonstances. A raison de son importance, cette Ordonnance sera rapportée à la suite de cet article.

Il a été entendu de tout temps que le matelot perdoit ses gages en ce cas, c'est aussi la décision formelle de l'art. 25, tit. 1, liv. 8 de l'Ordonnance du 15 Avril 1689; & cela s'observe encore aujourd'hui. Mais au lieu qu'autrefois c'étoit le propriétaire du navire qui profitoit de la confiscation des gages, pour l'indemniser de la perte qu'il souffroit par la désertion, sur-tout lorsqu'elle se faisoit aux isles de l'Amérique, ne pouvant naturellement remplacer les matelots déserteurs, qu'en donnant des loyers plus considérables à ceux qu'il prenoit en remplacement; il a été réglé, d'abord par des ordres particuliers du Roi en 1736, renouvelés les années suivantes, & enfin par une Ordonnance conforme du 12 Décembre 1752, confirmée par le Règlement du 22 Juin 1753, art. 10 & 15, que la solde dûe aux déserteurs demeureroit confiscuée au profit du Roi. Car c'est la même chose, puisqu'il a été ordonné que cette solde seroit mise en dépôt dans les bureaux des classes, pour en être ensuite disposé suivant les ordres de Sa Majesté.

Ce qui a donné lieu à ce nouveau Règlement, c'est qu'on a supposé que les maîtres & capitaines, de concert avec les propriétaires & armateurs favorisoient souvent la désertion, ou plutôt forçoient par leurs maltraitemens les matelots de déserter pour profiter de leurs gages, tant de l'aller que du séjour. Et quoique les armateurs aient représenté avec vérité que ce reproche étoit d'autant plus mal fondé qu'ils ne pouvoient que perdre à ces désertions par l'impossibilité où ils se trouvoient le plus souvent, & de faire charger les marchandises de retour, sans prendre des ouvriers étrangers qui leur coûtoient des sommes considérables, & de remplacer les matelots déserteurs pour ramener les navires en France, ils n'ont pu faire rétablir les choses sur l'ancien pied, ni profiter de la réserve faite par la même Ordonnance de 1752, d'avoir égard à leurs représentations, au sujet des dépôts qu'ils auroient été forcés de faire, suivant les circonstances particulières où ils pourroient se trouver. Jamais ces circonstances n'ont paru assez favorables pour être admises. Ce n'est que par rapport aux salaires & aux parts des matelots déserteurs des corsaires, qu'il leur a enfin été rendu justice par l'art. 13 de la Déclaration du Roi, du 15 Mai 1756, encore n'est-ce que pour les corsaires de 24 canons & au-dessus.

Mais à cela près, il a été remédié aux désertions de manière à les leur rendre beaucoup moins onéreuses que par le passé; & en conséquence, par Ordonnance du 23 Décembre 1721, renouvelée par Arrêt du Conseil, du 13 Mai 1738, qui a cassé une Sentence de l'Amirauté de Dunkerque, qui étoit contraire, les conventions faites par les matelots déserteurs, qui s'embarquent dans les colonies, pour raison de leurs salaires ou autrement, ont été déclarées nulles, si elles n'étoient autorisées par les Intendans, Commissaires Ordonnateurs desdites Colonies, ou leurs Subdélégués, auxquels il a été enjoint par ladite Ordonnance de régler lesdits salaires à un quart de moins que ce que

lesdits matelots gagnoient sur les navires par eux abandonnés. *Idem* l'article 2 du Règlement du 19 Mai 1745. Les motifs de cette réduction des salaires ont été d'empêcher l'abus pratiqué dans les Colonies par les matelots qui, profitant de la nécessité où se trouvoient les capitaines, de remplacer ceux de leurs équipages qui avoient désertés ou qui étoient morts, exigeoient d'eux des salaires excessifs.

Aux termes de la même Ordonnance de 1721, tout matelot trouvé aux Colonies après le départ du vaisseau sur lequel il est arrivé, est réputé déserteur, s'il n'est muni d'un congé de son capitaine, visé de l'Intendant ou Commissaire Ordonnateur, & comme tel il doit être arrêté & mis en prison, pour y rester jusqu'à ce qu'il puisse être renvoyé en France par un navire où il manquera des matelots. Alors le capitaine auquel le matelot sera donné en remplacement, doit payer par avance sur la solde qu'il gagnera, ses gîtes, geolage & subsistance dans la prison depuis le temps qu'il y sera entré, jusqu'au jour de sa sortie, & en rapporter la quittance du geolier, qui sera visée par l'Intendant, Commissaire Ordonnateur ou Subdélégué; au moyen de quoi la somme contenue en ladite quittance sera déduite au matelot sur ses salaires lors du payement qui lui en sera fait au désarmement; à lui enjoint au surplus de se rendre à son département aussi-tôt après son arrivée en France, & de se représenter aux Commissaires des Classes, à peine de trois mois de prison. Dispositions qui ont été renouvelées par les art. 3 & 4 du Règlement fait au camp de Tournay le 19 Mai 1745.

Par l'Ordonnance du 22 Mai 1719, il avoit déjà été défendu à tout capitaine d'un navire de France de débaucher dans les Colonies, des matelots engagés dans d'autres navires du Royaume, à peine de 300 liv. d'amende, applicable moitié à l'Amiral & moitié au premier capitaine ou maître, lequel pourroit reprendre son matelot si bon lui sembloit, ce qui a été aussi renouvelé par l'art. premier dudit Règlement du 19 Mai 1745.

Les défenses faites par la même Ordonnance de 1719, à tous cabaretiers & hôteliers auxdites Colonies, de recevoir chez eux aucuns matelots sans en donner avis le même jour au Commandant du lieu, avec injonction de s'assurer de la personne desdits matelots, à peine de 100 liv. d'amende, ont pareillement été confirmées par l'art. 8 dudit Règlement.

Les nouvelles dispositions de ce même Règlement, les voici. L'article 5 défend très-expressément à tous matelots de s'embarquer aux Colonies sur des navires de France, & à tous capitaines de les y embarquer, qu'ils n'ayent été inscrits sur les rôles d'équipage par les Officiers des Classes, à peine contre les matelots d'un mois de prison à leur arrivée en France, de perte de la solde qui leur aura été promise, & de restitution de celle qui leur aura été payée d'avance; à l'effet de quoi la retenue leur en sera faite dans les voyages qu'il feront ensuite. A l'égard des capitaines, leur punition est de trois mois de prison, & ils sont menacés d'une plus grande en cas de récidive.

L'article 6 porte que tout capitaine de bâtiment armé aux Colonies pour le cabotage & la navigation d'icelles, qui débauchera un matelot de quelque navire de France, sera condamné à une amende de 300 liv. applicable aussi moitié à l'Amiral & moitié au maître du matelot, & en outre à trois mois de prison pour la première fois, & en cas de récidive, déclare incapable de commander

mander aucun bâtiment de mer ; & pourra toujours le capitaine du navire de France reprendre son matelot si bon lui semble.

Défenses tout de même , par l'article 7 , sous pareille peine de 300 liv. d'amende , & en outre d'un mois de prison , à tous maîtres ou patrons des bâtimens des colonies d'engager aucun matelot provenant des équipages des navires de France , sans la permission par écrit des Intendans , Commissaires-ordonnateurs ou leurs Subdélégués , laquelle permission ne pourra leur être accordée que dans le cas où le matelot aura obtenu son congé de son capitaine , & qu'il ne se trouvera pas d'ailleurs des navires de France qui ayent besoin de remplacement.

Toutes ces dispositions , au reste , ont été confirmées & réunies , d'abord par un Règlement du 22 Juin 1753 ; & enfin par un dernier du 11 Juillet 1759 , qui en a aussi ajouté de nouvelles pour perfectionner la police & la discipline des équipages des navires expédiés pour les colonies de l'Amérique.

ORDONNANCE DU ROI,

Au sujet des Matelots qui désertent dans les Colonies.

A Paris le 23 Décembre 1721.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que le commerce des négocians à ses colonies de l'Amérique est fort interrompu par la désertion des équipages des vaisseaux ; que plusieurs matelots abandonnent les navires où ils servent , & se cachent jusqu'à leur départ , pour ensuite s'engager dans d'autres vaisseaux , qui , ayant souffert une pareille désertion , ne peuvent revenir en France sans remplacement ; qu'alors , profitant de la nécessité où les capitaines se trouvent , ils exigent d'eux des salaires excessifs , ce qui ruine le commerce & entretient le libertinage ; & Sa Majesté voulant empêcher un pareil abus , de l'avis de Monsieur le Duc d'Orléans Régent , Elle déclare nulles toutes les conventions que les matelots pourront faire dans les colonies , à commencer du premier Mars de l'année prochaine 1722 , pour raison de leurs salaires ou autrement , avec les capitaines des navires qui seront venus de France dans lesdites colonies , à moins que lesdites conventions ne soient autorisées par les Intendans , Commissaires-ordonnateurs desdites colonies , ou leurs Subdélégués dans les lieux où lesdits Intendans ne résideront point. Veut Sa Majesté que lesdits Intendans , Commissaires-ordonnateurs ou Subdélégués , réglent lesdits salaires à un quart de

moins que lesdits matelots ne gagnoient sur les navires qu'ils auront abandonnés : ordonne Sa Majesté que tous les matelots de France qui se trouveront dans lesdites colonies après le départ des vaisseaux dans lesquels ils seront arrivés , soient arrêtés & mis dans les prisons , à moins qu'ils ne soient porteurs d'un congé de leur capitaine , visé de l'Intendant ou Commissaire-ordonnateur , & qu'ils restent dans lesdites prisons jusqu'à ce qu'ils puissent être renvoyés en France par des navires auxquels il manquera des matelots , & que les capitaines auxquels ils seront donnés en remplacement , payent par avance sur la solde qu'ils gagneront , leurs gîtes , geolages & subsistances dans les prisons , depuis le jour de leur entrée jusqu'au jour de leur sortie , dont ils prendront quittances du geolier , qui seront visées par lesdits Intendans , Commissaires-ordonnateurs ou Subdélégués ; au moyen de quoi les sommes contenues dans lesdites quittances , seront déduites auxdits matelots sur leurs salaires , dans le paiement qui leur sera fait en France au désarmement , & lesdites quittances à eux remises. Ordonne en outre Sa Majesté auxdits matelots , aussi-tôt leur arrivée en France , de se rendre à leur département , & de se représenter aux

Tome I.

Y y y

Commissaires des Classes, à peine contre les contrevenans de trois mois de prison. Mande & ordonne Sa Majesté à Mon^r. le Comte de Toulouse, Amiral de France, aux Gouverneurs & ses Lieutenans généraux en ses colonies de l'Amérique, Intendans, Commissaires-ordonnateurs & Subdélégués dans lesdites colonies, & tous autres qu'il appartiendra, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera. Fait à Paris le vingt-troisième jour de Décembre mil sept cent vingt-un. *Signé,* LOUIS. *Et plus bas,* FLEURIAU.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

Portant que l'Ordonnance du 23 Décembre 1721, concernant les Matelots qui désertent dans les Colonies, sera exécutée; & casse une Sentence des Officiers de l'Amirauté de Dunkerque, rendue en contravention de ladite Ordonnance.

Du 13 Mai 1738.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

SA MAJESTÉ s'étant fait représenter, en son Conseil, son Ordonnance du 23 Décembre 1721, concernant les matelots qui désertent dans les colonies, par laquelle les conventions faites par les matelots qui s'embarquent dans lesdites colonies, pour raison de leurs salaires ou autrement, ont été déclarées nulles, si elles n'ont été autorisées par les Intendans, Commissaires-ordonnateurs desdites colonies, ou leurs Subdélégués, auxquels il est enjoint par ladite Ordonnance de régler lesdits salaires à un quart de moins de ce que lesdites matelots gagnoient sur les navires qu'ils auront abandonnés : & étant informée que le nommé Jean Choppin de Rotterdam, qui a été embarqué en qualité de matelot à Saint-Domingue, au mois de Septembre dernier, sur le navire le Saint-Pierre, commandé par Charles Lemoine de Dunkerque, a été engagé sur le pied de cent cinquante livres, pour ses salaires pendant la traversée de ladite colonie de Saint-Domingue en France, par convention entre lui & ledit capitaine, qui lui a donné à ce sujet une obligation sous signature privée : que la même somme a été employée dans le rôle d'équipage dudit navire le Saint-Pierre, par l'officier qui a inscrit sur ledit rôle ledit Choppin, quoiqu'il dût être fait réduction de ladite somme, conformément à la susdite Ordonnance, attendu qu'elle excède d'environ les deux tiers la solde qui pouvoit être donnée audit Choppin, en évaluant la durée du voyage de Saint-

Domingue en France, & ce qu'il avoit pu gagner dans le navire sur lequel il étoit passé dans ladite colonie ; qu'en conséquence de ladite Ordonnance, la susdite somme de cent cinquante livres, convenue entre ledit Charles Lemoine & Jean Choppin, a été réduite à celle de soixante livres, sur le rôle de désarmement qui a été fait au Bureau des Classes de Dunkerque, pour le paiement des gens de mer de l'équipage dudit navire : que nonobstant ladite réduction, ledit Choppin ayant fait cession par un acte du 24 du mois de Mars dernier, à Mathieu de Flye, bourgeois à Dunkerque, & Jeanne Vendentrabele, femme dudit de Flye, de l'obligation dudit Capitaine ; lesdits cessionnaires se sont pourvus au Siege de l'Amirauté de Dunkerque, où il est intervenu le 28 dudit mois de Mars Sentence, par laquelle ledit Lemoine a été condamné de payer en entier la somme de cent cinquante livres, convenue entre lui & ledit Choppin ; à quoi étant nécessaire de pourvoir, attendu que ladite Sentence est directement contraire à l'Ordonnance du 23 Décembre 1721, par laquelle il est clairement expliqué, que les motifs de la réduction qui y est ordonnée, sont d'empêcher l'abus qui se pratique dans les colonies, par les matelots, qui, profitant de la nécessité où se trouvent les capitaines, de remplacer ceux de leur équipage qui ont déserté ou qui sont morts dans lesdites colonies, exigent d'eux des salaires excessifs. Vu ladite Sentence, oui le rapport, & tout considéré, Sa Majesté étant en

son Conseil, a évoqué à Elle & à sondit Conseil, toutes les contestations mues & à mouvoir pour raison de la solde du nommé Jean Choppin de Rotterdam, par rapport au voyage qu'il a fait de Saint-Domingue en France sur le navire le Saint-Pierre, commandé par Charles Lemoine, de Dunkerque : & faisant droit sur icelles, sans s'arrêter à la Sentence des Officiers de l'Amirauté de Dunkerque, du 28 du mois de Mars dernier, qu'elle a cassée & annullée, a ordonné & ordonne que l'Ordonnance du 23 Décembre 1721, concernant les matelots qui désertent dans les colonies, sera exécutée selon sa forme & teneur : en conséquence Elle a déclaré nulle l'obligation faite par ledit Lemoine en faveur dudit Choppin, & tout ce qui s'en est ensuivi sur l'instance formée en vertu d'icelle, au Siege de l'Amirauté de Dunkerque. Veut Sa Majesté qu'il soit payé seulement par ledit Charles Lemoine, la somme de soixante livres pour les salaires dudit Choppin, confor-

mément au rôle de désarmement du navire le Saint-Pierre, fait & arrêté au Bureau des Classes de Dunkerque : fait Sa Majesté défenses aux Officiers de l'Amirauté de ladite ville, de rendre à l'avenir de pareilles Sentences, & leur enjoint de se conformer aux Ordonnances, à peine d'interdiction. Et sera le présent Arrêt exécuté nonobstant opposition ou empêchemens quelconques, pour lesquels ne sera différé, & dont, si aucuns interviennent, Sa Majesté s'en réserve, & à son Conseil, la connoissance, icelle interdisant à toutes ses Cours & ses Juges.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution dudit Arrêt, qui sera enregistré aux Greffes d'Amirauté des ports où il est permis d'armer des navires pour les Isles Françaises de l'Amérique. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Versailles le treize Mars mil sept cent trente-huit. *Signé.* PHELYPEAUX.

R É G L E M E N T

Sur la police à observer à l'égard des matelots qui désertent aux isles de l'Amérique, des navires armés dans les Ports du Royaume.

Du Camp de Tournai le 19 Mai 1745.

SA MAJESTÉ étant informée que le commerce que les Négocians de son Royaume font dans les colonies de l'Amérique, se trouve continuellement interrompu par les désertions des équipages des navires qui y sont employés; qu'il y a des capitaines, maîtres ou patrons, tant des navires même de France, que des bâtimens servant au cabotage desdites colonies, qui débauchent des matelots engagés sur d'autres navires que ceux qu'ils commandent; & que d'autre part, plusieurs matelots abandonnent les navires où ils servent & se cachent jusqu'à leur départ, pour ensuite s'engager avec d'autres capitaines, dont ils exigent des salaires excessifs, lesquels sont forcés de leur promettre, & de consentir même quelquefois à embarquer lesdits matelots sans les faire comprendre dans les rôles d'équipages, ne pouvant faire leur retour en France sans remplacement, à cause des désertions qu'ils ont eux-mêmes souffertes; & étant nécessaire de faire cesser de pareils abus qui ne sont pas moins préjudiciables au commerce des colonies, que contraires à l'ordre &

à la discipline des Classes, Sa Majesté, après s'être fait représenter ses Ordonnances des 22 Mai 1719, & 23 Décembre 1721, a jugé à propos d'en renouveler les dispositions, & d'y en ajouter d'autres. A quoi voulant pourvoir, Sa Majesté a ordonné & ordonne ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Tout capitaine, maître ou patron d'un navire de France qui débauchera dans les colonies un matelot engagé dans un autre navire des ports du Royaume, sera condamné à une amende de 300 livres applicable, moitié à l'Amiral, & moitié au premier maître, lequel pourra reprendre son matelot, si bon lui semble, conformément à l'Ordonnance de Sa Majesté, du 22 Mai 1719.

II. En conséquence de celle du 23 Décembre 1721, toutes les conventions que les matelots pourront faire dans les colonies, pour raison de leurs salaires ou autrement, avec les capitaines des navires de France, seront nulles & de nul effet, à moins qu'elles ne soient autorisées

Y y ij

par les Intendans, Commissaires-ordonnateurs desdites colonies ou leurs Subdélégués, dans les lieux où ils ne résideront point, & lesdits salaires seront réglés par les Intendans, Commissaires-ordonnateurs ou leurs Subdélégués, à un quart de moins que ceux que lesdits matelots auroient gagné sur les navires qu'ils auront abandonnés.

III. En exécution aussi de ladite Ordonnance du 23 Décembre 1721, tous les matelots de France qui se trouveront dans lesdites colonies après le départ des vaisseaux dans lesquels ils y seront arrivés, seront arrêtés & mis dans les prisons, à moins qu'ils ne soient porteurs d'un congé de leur Capitaine, visé de l'Intendant ou Commissaire-ordonnateur. Ils resteront dans lesdites prisons, jusqu'à ce qu'ils puissent être renvoyés en France sur des navires auxquels il manquera des matelots; les Capitaines auxquels ils seront donnés en remplacement, seront tenus de payer par avance sur la solde desdits matelots, leur gîte, geolage & subsistance dans les prisons, depuis le jour de leur entrée jusqu'au jour de leur sortie, dont ils prendront les quittances des geoliers, visées des Intendans, Commissaires-ordonnateurs ou leurs Subdélégués, pour, sur la représentation desdites quittances, les sommes y contenues être déduites ausdits matelots sur leurs salaires dans le paiement qui leur sera fait au débarquement en France, & lesdites quittances à eux remises.

IV. Lesdits matelots seront tenus, aussi-tôt leur arrivée en France, de se rendre, conformément à ladite Ordonnance, à leurs départemens, & de se représenter aux Commissaires des Classes, à peine contre les contrevenans de trois mois de prison, conformément à la même Ordonnance.

V. Fait Sa Majesté très-expresse inhibitions & défenses à tous matelots de s'embarquer aux colonies sur des navires de France, & à tous capitaines, maîtres ou patrons desdits navires, de les y embarquer qu'ils n'ayent été inscrits sur les rôles d'équipage par les Officiers des Classes. Veut & ordonne Sa Majesté que les matelots qui se seront embarqués sans cette formalité, soient punis d'un mois de prison à leur arrivée en France; qu'ils soient en outre privés de la solde qui leur aura été promise pour la traversée de l'Amérique en France, & qu'en cas qu'ils l'ayent reçue d'avance, ils soient tenus de la restituer, à l'effet de quoi la retenue leur en sera faite dans les voyages qu'ils

feront ensuite: pour ladite solde suivre l'application qui sera ordonnée par Sa Majesté; & lesdits capitaines, maîtres ou patrons de navires seront, de leur côté, punis de trois mois de prison, & même de plus grande peine en cas de récidive.

VI. Tout capitaine, maître ou patron de bâtimens armés aux colonies pour le cabotage & la navigation d'icelles, qui débauchera un matelot engagé dans l'équipage d'un navire de France, sera condamné à une amende de 300 livres, applicable, moitié à l'Amiral, & moitié au maître du matelot, & en outre à trois mois de prison pour la première fois; & en cas de récidive, déclaré incapable de commander aucun bâtiment de mer. Et pourra toujours le capitaine ou maître du navire de France, reprendre son matelot, si bon lui semble.

VII. Défend Sa Majesté à tous maîtres ou patrons des bâtimens des colonies, d'engager aucun matelot provenant des équipages des navires de France, sans la permission par écrit des Intendans, Commissaires-ordonnateurs ou leurs Subdélégués, laquelle permission ne pourra leur être accordée, que dans le cas où le matelot n'aura pas abandonné son navire sans congé de son capitaine, & où il ne se trouveroit pas d'ailleurs des navires de France qui aient besoin de remplacement, à peine contre lesdits maîtres ou patrons contrevenans, de 300 livres d'amende, applicable comme ci-dessus, & en outre d'un mois de prison.

VIII. Défend pareillement Sa Majesté à tous cabaretiers & hôteliers auxdites colonies, de recevoir chez eux aucuns matelots, sans en donner avis le même jour au Commandant du lieu, & leur ordonne de s'assurer de la personne desdits matelots, conformément à l'Ordonnance du 22 Mai 1719, & sous la peine de cent liv. d'amende y portée.

Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, Gouverneur & Lieutenant général de la Province de Bretagne, aux Gouverneurs & ses Lieutenans généraux des Isles de l'Amérique, Intendans, Commissaires généraux & ordinaires, aux Subdélégués établis dans lesdites Isles de l'Amérique, & à tous autres qu'il appartiendra, de tenir la main à l'exécution du présent Règlement qui sera lu, publié & affiché par-tout où besoin sera. Fait au Camp de Tournai le dix-neuf Mai mil sept cent quarante-cinq. *Signé*, LOUIS.
Et plus bas, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Portant que les salaires des gens de mer qui auront déserté des bâtimens marchands ; continueront d'être déposés dans les Bureaux des Classes.

Du 12 Décembre 1752.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ ayant ci-devant jugé à propos, tant pour le maintien de la police des Classes, que pour la sûreté de la navigation & du commerce de ses sujets, de régler que le montant des salaires dûs aux matelots & autres gens de mer désertés des bâtimens marchands, & dont lesdits déserteurs doivent être privés aux termes de l'article XXV, titre premier, liv. VIII de l'Ordonnance du mois d'Avril 1689, feroit déposés dans les Bureaux des Classes, jusqu'à ce qu'il plût à Sa Majesté d'en ordonner la destination ; Elle auroit donné divers ordres en conséquence, dans les années 1736, 1737 & 1738 : Sa Majesté auroit estimé convenable de faire le même Règlement par l'article IV de son Ordonnance du 25 Mars 1745, pour les parts revenantes sur le produit des prises, aux gens de mer désertés des navires expédiés pour la course, & réputés leur tenir lieu de salaires : Sa Majesté auroit aussi ordonné, pour assurer l'exécution desdits dépôts, qu'il feroit surfis à l'expédition des navires appartenans aux armateurs qui se trouveroient dans le cas de les faire, jusqu'à ce qu'ils y eussent satisfait, Elle auroit néanmoins, au commencement de la dernière guerre, accordé dispense des susdits dépôts à l'égard des salaires des gens de mer désertés des navires qui se trouveroient dans le cas du paiement de l'indult fixé pour les convois escortés par les vaisseaux de Sa Majesté : mais étant informée que depuis la paix quelques armateurs ont fait difficulté de se soumettre auxdits Réglemens, & que les motifs qui l'ont déterminée à les faire, subsistent encore ; Sa Majesté après s'être fait représenter l'article III,

titre VII, livre II de l'Ordonnance du mois d'Août 1681, & ledit article XXV du titre premier du livre VIII de l'Ordonnance du 15 Avril 1689, ensemble les ordres particuliers donnés pour lesdits dépôts, & l'article IV de ladite Ordonnance du 25 Mars 1745, Elle a ordonné & ordonne, veut & entend, que le montant des salaires échus pour les matelots & autres gens de mer qui auront déserté des bâtimens marchands, continue d'être mis en dépôt dans les Bureaux des Classes, pour être ensuite disposé, comme il a été fait jusqu'à présent suivant les ordres de Sa Majesté, pour le bien & l'avantage de la navigation & du commerce. Veut & ordonne, pareillement, qu'il soit en conséquence surfis à l'expédition des navires appartenans aux armateurs qui se trouveront dans le cas de faire lesdits dépôts, jusqu'à ce qu'ils y aient satisfait, se réservant néanmoins Sa Majesté d'avoir égard aux représentations qui pourront lui être faites à ce sujet, par les armateurs qui auront fait lesdits dépôts, suivant les circonstances particulières où ils pourront se trouver. Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, Gouverneur & Lieutenant général de la Province de Bretagne, aux Intendans, Commissaires généraux & ordinaires de la marine, & à tous autres officiers qu'il appartiendra, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance, laquelle sera enregistrée aux Greffes des Amirautés, lue & publiée par-tout où besoin sera. Fait à Versailles le douze Décembre mil sept cent cinquante-deux. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, ROUILLE.



R È G L E M E N T

Pour la police & la discipline des équipages des navires marchands, expédiés pour les Colonies françoises de l'Amérique, & sur ce qui doit être observé pour les remplacements des équipages, tant des vaisseaux de Sa Majesté, que des navires marchands.

Du 11 Juillet 1759.

D E P A R L E R O I.

SA MAJESTÉ s'étant fait représenter ses Ordonnances & Réglemens des 22 Mai 1719, 23 Décembre 1721, 19 Juillet 1742, 19 Mai 1745, & 22 Juin 1753, sur la police qui doit être observée aux colonies françoises de l'Amérique, pour les gens de mer des équipages des navires; ensemble la Déclaration du 18 Décembre 1728, & l'Arrêt de son Conseil du 19 Janvier 1734, au sujet de l'embarquement & débarquement des matelots dans les Ports du Royaume & les Pays étrangers: Et étant informée que les dispositions portées par lesdites Ordonnances, ne sont pas exactement observées dans lesdites colonies, & qu'elles ne sont pas d'ailleurs suffisantes pour réprimer divers abus qui s'y sont introduits, au préjudice du bon ordre & de la discipline des gens de mer: Et désirant pourvoir en même-temps aux remplacements des équipages des vaisseaux & autres bâtimens de Sa Majesté, & à ceux des navires de ses sujets qui se trouveroient dans le cas d'en avoir besoin, Elle a arrêté le présent Règlement, ainsi qu'il suit.

A R T I C L E P R E M I E R.

Il sera fait à bord des navires marchands, aussi-tôt après leur arrivée aux colonies françoises de l'Amérique, par le Commissaire ou autre Officier chargé du détail des Classes, une revue exacte de tous les gens de mer dont les équipages seront composés, & des passagers engagés qui auront été embarqués en France, & le Capitaine de chaque navire leur en remettra le rôle en dépôt jusqu'à son départ.

II. L'Officier chargé du détail des Classes, par lequel ladite revue sera faite, entendra les plaintes qui pourront être portées, tant par les capitaines & officiers contre les matelots & autres gens des équipages, que par les matelots contre les capitaines & officiers; il constatera, autant qu'il sera possible, les faits qui y auront donné

occasion; & sur le compte qu'il en rendra, l'Intendant ou Commissaire-ordonnateur fera sur le champ arrêter les coupables, s'il y a lieu, soit pour leur faire subir quelques jours de prison, suivant les circonstances, soit pour les remettre aux Officiers de l'Amirauté, s'ils sont dans le cas de mériter de plus grandes peines: & dans le cas où lesdits Officiers de l'Amirauté jugeront de vouloir procéder contre ceux qui auront été ainsi arrêtés, lesdits prisonniers leur seront remis, à cet effet, par les ordres desdits Intendans ou Ordonnateurs.

III. Ledit Officier vérifiera s'il se trouve à bord des matelots ou autres gens de mer qui n'ayent point été compris sur le rôle de l'équipage; & il fera arrêter sur le champ tous ceux qui se trouveront dans ledit cas, Sa Majesté voulant qu'ils soient détenus en prison, aux frais des capitaines, jusqu'à ce qu'ils puissent être renvoyés sur un autre navire de la même Province du Royaume où lesdits matelots auront été embarqués, ce qui sera constaté par un procès-verbal, qui sera envoyé par les Intendans ou Commissaires-ordonnateurs des colonies, au Commissaire de la marine du Port où les navires auront été armés, pour être les capitaines de navires poursuivis, à leur retour en France, devant les Officiers de l'Amirauté, conformément aux dispositions portées par la Déclaration du 18 Décembre 1728.

IV. Cet Officier des Classes fera mention sur chaque rôle, des mouvemens arrivés dans l'équipage pendant la traversée du bâtiment, de même que ceux qui auront lieu jusqu'à son départ.

V. Aucun capitaine ne pourra congédier un seul homme de son équipage, sans la permission dudit Commissaire, laquelle il apostillera & signera sur le rôle; il lui rendra compte pareillement de ceux qui lui déserteront, pour être aussi apostillés, & il ne pourra prendre un seul homme en remplacement ou comme passager,

qu'il ne soit aussi établi sur son rôle par ledit Commissaire, lequel fera une seconde revue avant le départ du navire, sous peine de trois cents livres d'amende envers le capitaine pour chaque homme qu'il aura débarqué ou remplacé, sans l'aveu de l'Officier des Classes, & d'être déchu de sa qualité de capitaine.

VI. Il ne pourra, pendant le séjour des navires auxdites colonies, être fait aucun payement, ni aucun prêt ni avance d'aucune espèce aux gens de mer des équipages engagés en France, ni à ceux embarqués par remplacement aux colonies, soit pour achats de hardes ou pour quelque autre cause que ce puisse être, si les capitaines n'y sont autorisés par un ordre de l'Officier chargé du détail des Classes, mis au bas du rôle de l'équipage, à peine, contre les contrevenans, d'être poursuivis à leur retour en France, conformément aux dispositions de la Déclaration du 18 Décembre 1728.

VII. Aucun matelot, novice ou mousse de l'équipage des navires venus de France aux colonies, ne pourra descendre ni rester à terre sans un congé par écrit, donné par le capitaine ou autre officier commandant le navire, dans lequel congé sera fait mention du temps limité pour l'absence hors du bord; & ceux desdits gens de mer qui seront trouvés à terre sans de pareils congés, ou qui en auront excédé le terme, seront arrêtés & détenus, pour la première fois, en prison pendant trois jours, & pendant huit jours en cas de récidive.

VIII. S'il déserte des matelots ou autres gens des équipages, le capitaine ou autre officier commandant le navire, sera tenu d'en faire à l'Officier chargé du détail des Classes, la dénonciation dans trois jours, sous peine d'être réputé complice de la désertion, pour être par ledit Officier, envoyé sur le champ à la poursuite desdits défecteurs, aux frais dudit capitaine, après avoir pris les ordres de l'Intendant ou Commissaire-ordonnateur: enjoint Sa Majesté aux Gouverneurs & Commandans ausdites colonies, de donner main-forte, à cet effet, toutes les fois qu'ils en seront requis.

IX. Ceux desdits défecteurs qui pourront être arrêtés, seront détenus en prison pendant le temps qui sera réglé par l'Intendant ou Commissaire-ordonnateur, & ils seront ensuite renvoyés à bord du navire, après avoir été interrogés sur le motif de leur désertion; & en cas qu'il soit reconnu qu'elle a été occasionnée, de quelque manière que ce puisse être, par le capitaine ou d'autres officiers du bord, il sera fait, sur les circonstances relatives audit cas,

un procès-verbal qui sera adressé, par ledit Intendant ou Commissaire-ordonnateur, au Secrétaire d'Etat, ayant le département de la marine, pour, sur le compte qui en sera par lui rendu à Sa Majesté, être par Elle ordonné ce qu'il appartiendra, sans préjudice néanmoins des procédures qui pourront être faites à ce sujet par les Officiers de l'Amirauté; Sa Majesté n'entendant point interdire auxdits gens de mer les voies de droit devant lesdits officiers, auxquels elle se réserve même de renvoyer la connoissance des faits résultans desdits procès-verbaux, suivant l'exigence des cas.

X. La date de la désertion sera apostillée sur le rôle de l'équipage, seulement à compter du jour que l'Officier chargé du détail des Classes aura reçu la dénonciation, & les salaires des défecteurs seront payés jusqu'audit jour, sans égard au temps pendant lequel les capitaines auront différé de faire lesdites dénonciations; lesdites apostilles seront exactement détaillées pour chaque homme, & signées par l'Officier chargé du détail des Classes; la même formalité sera observée en ce qui concernera les apostilles mises sur lesdits rôles, au sujet des morts & des embarqués pour raison de maladie ou pour d'autres causes, tant en ce qui concernera les gens des équipages, qu'à l'égard des passagers & des engagés.

XI. Il sera donné par les capitaines desdits navires, auxdits Officiers chargés des Classes, les noms, surnoms, qualités, demeures & autres signalemens détaillés, de chaque homme qui aura débarqué ou déserté de leurs navires.

XII. Lesdits officiers des Classes tiendront un registre de ces gens de mer débarqués ou désertés, ils y porteront leur signalement, y feront mention du nom du navire d'où ils proviennent, du nom du capitaine, de celui du Port où il aura armé, & suivront les mouvemens desdits gens de mer, jusqu'à ce qu'ils aient obtenu la permission de retourner en France, & qu'ils aient été inscrits sur un rôle d'équipage.

XIII. Enjoignons auxdits Officiers chargés des Classes, de porter sur ledit registre, les gens restés des équipages aux hôpitaux, ainsi que ceux provenans des navires qui seront désarmés ou condamnés dans la colonie, & de suivre pareillement leurs mouvemens.

XIV. Les capitaines des navires de France qui seront désarmés aux colonies, soit pour y avoir été déclarés hors d'état de naviger, ou pour d'autres causes, feront, en conséquence de l'Ordonnance du 19 Juillet 1742, le décompte de la solde due à chacun des gens de mer de

leurs équipages, en présence de l'Officier chargé du détail des Classes, & remettront auxdits officiers, copie desdits décomptes, & une lettre de change tirée sur les armateurs, pour le montant de ladite solde, en argent de France, sans que, sous quelque prétexte que ce soit, aucune desdites lettres de change puisse être tirée sur les Trésoriers de la marine ou des colonies.

XV. Lesdits décomptes & lettres de change, contiendront non-seulement ce qui sera dû aux officiers-mariniers & matelots présens au désarmement, mais encore ce qui reviendra aux familles des morts, tant pour la solde que pour le produit d'inventaire, & le montant de la solde revenant aussi aux déserteurs, jusqu'au jour de leur désertion dénoncée; ce qui sera exactement constaté dans les décomptes, dont les Officiers chargés du détail des Classes auxdites colonies, feront ensuite l'envoi, ainsi que des lettres de change, aux Commissaires des Ports du Royaume où les navires auront été armés; ils seront tenus d'adresser en même-temps auxdits Commissaires, des copies des rôles de désarmement, lesquels seront faits dans la même forme que celui de l'armement présenté par le capitaine, & contiendront en marge de chaque homme qui aura été embarqué dans le navire, soit comme faisant partie de l'équipage, soit en qualité de passager ou d'engagé, toutes les mutations qu'il y aura eu pour raison de mort ou désertion, ou pour d'autres causes de débarquement, en y faisant mention des dates & des signatures des officiers qui auront certifié lesdits émargemens.

XVI. L'article III de ladite Ordonnance du 19 Juillet 1742, au sujet du registre qui doit être tenu par les Officiers chargés du détail des Classes, pour y transcrire lesdits décomptes & lettres de change, sera ponctuellement exécuté. Enjoint Sa Majesté aux Intendans ou Commissaires-ordonnateurs, de se faire représenter au moins tous les trois mois lesdits registres, à l'effet de vérifier s'ils sont dans la forme convenable, & si les envois en France ci-dessus prescrits, ont été faits régulièrement; & les Intendans ou Commissaires-ordonnateurs, mettront leur vu à chaque article desdits décomptes.

XVII. S'il se trouve dans le quartier des colonies, où un navire aura été désarmé, d'autres bâtimens prêts à revenir en France dans la même Province où sera situé le Port où ledit navire aura été armé, ou dans lesquels les gens de mer du bâtiment désarmé, puissent être embarqués & gagner des salaires, le capitaine ne fera pas tenu à leur payer de conduite pour leur retour en France; mais s'il n'y a point

alors de navire où ils puissent être employés, il leur sera accordé un ou deux mois de solde, à proportion du retardement que pourra leur causer le défaut d'occasion pour leur retour, suivant la fixation qui en sera faite par les Intendans ou Commissaires-ordonnateurs, conformément à ce qui est porté par la susdite Ordonnance du 19 Juillet 1742.

XVIII. Lesdits capitaines seront tenus, à l'égard des matelots restés malades, de donner une caution pour le payement, non-seulement des frais de maladie, mais encore de la solde qui sera réglée par les Intendans ou Commissaires-ordonnateurs, pour ceux dont la santé se rétablira, pour pourvoir à leur subsistance jusqu'au temps où ils pourront être embarqués pour France.

XIX. Les Officiers chargés du détail des Classes, feront tous les mois une visite dans les hôpitaux, à l'effet de vérifier ce que seront devenus les matelots qui y auront été traités: ils se feront remettre à l'égard de ceux qui seront morts, les certificats nécessaires pour le constater; & ils adresseront lesdits certificats aux Commissaires des départemens du Royaume d'où les matelots seront provenus, avec des listes exactes contenant la destination qui aura été faite du produit de leurs hardes & autres effets.

XX. Il sera délivré à tous les gens de mer François débarqués, congédiés ou déserteurs, & aux habitans des différentes colonies qui auront pris la possession de matelot, un certificat en papier conforme au modèle ensuite du présent Règlement, lequel certificat ils seront tenus de porter toujours sur eux pour servir à constater leur origine & leur état.

XXI. Tous matelots & autres gens de mer qui ne seront point porteurs de pareils certificats, seront réputés déserteurs des navires de France, & comme tels arrêtés dans tous les lieux où ils seront trouvés, pour être tenus en prison jusqu'à ce qu'ils puissent être renvoyés sur des navires de la même Province où sera situé le département dont ils se trouveront.

XXII. Lesdits gens de mer seront obligés de déclarer aux Commissaires & autres chargés des Classes, le lieu de leur domicile, dont il sera fait mention à côté du nom de chacun d'eux; & ils seront tenus de passer en revue pardevant lesdits Commissaires, le premier jour de chaque mois, & de leur déclarer s'ils ont changé de domicile, sous peine de quinze jours de prison.

XXIII. Les Gouverneurs, Intendans ou Commissaires-ordonnateurs, feront faire des visites fréquentes chez les cabaretiers & hôteliers, pour arrêter

arrêter tous les matelots qui s'y trouveront, & qui ne seront point porteurs de congés ou passe-ports, conformément à ce qui est porté par le présent Règlement.

XXIV. Les habitans des colonies ne pourront employer aucuns des gens de mer François, non domiciliés auxdites colonies, sans une permission par écrit des officiers qui seront chargés du détail des classes; & ne pourront les cacher ou receler auxdits officiers lorsqu'ils les réclameront, sous peine de vingt livres d'amende pour chaque homme de mer employé sans permission, & de cent livres pour chaque homme qu'il auront caché ou recelé.

XXV. Tout capitaine, maître ou patron qui débauchera un matelot aux colonies, sera condamné à une amende de trois cent livres, dont moitié applicable à l'Amiral, & l'autre moitié au premier maître, lequel pourra reprendre le matelot, si bon lui semble, conformément à ce qui est porté par l'Ordonnance du 22 Mai 1719, & par le Règlement du 19 Mai 1745.

XXVI. En conséquence de l'article V du Règlement du 19 Mai 1745, défend Sa Majesté auxdits gens de mer, de s'embarquer sur aucun de ses vaisseaux, ni de s'engager sur les navires appartenans à ses sujets, pour revenir dans le Royaume, qu'ils n'en aient obtenu la permission du Commissaire chargé des classes, qui dans ce cas les établira sur les rôles des équipages, en remplacement de ceux qui manqueront; à peine contre ceux qui auront été embarqués sans cette formalité, d'être punis d'un mois de prison à leur arrivée en France, & d'être en outre privés de la solde qui leur auroit été promise pour la traversée; le montant de laquelle solde sera déposé au Bureau des classes, pour suivre l'application qui sera ordonnée par Sa Majesté, & les capitaines qui les auront embarqués seront interdits pendant un an.

XXVII. Défend aussi Sa Majesté, relativement aux lettres patentes du mois d'Octobre 1727, auxdits gens de mer, de prendre parti sur aucuns des bâtimens étrangers qui pourroient avoir entrée dans les colonies, sous peine d'être arrêtés comme déserteurs, & leur procès être fait suivant la rigueur des Ordonnances; & les Gouverneurs, Intendans ou Commissaires-ordonnateurs, seront veiller soigneusement, dans le temps du départ desdits navires, à ce qu'il n'y soit embarqué aucun matelot François.

XXVIII. Entend Sa Majesté que dans les cas où il seroit besoin d'officiers-mariniers & matelots pour compléter les équipages de ses vaisseaux & autres bâtimens armés pour les colonies, que

les officiers qui les commanderont s'adressent aux Intendans ou Commissaires-ordonnateurs, pour en obtenir le nombre de gens de mer qu'ils auront à remplacer, lesquels seront pris dans les matelots François congédiés, débarqués ou désertés des bâtimens marchands.

XXIX. Sa Majesté voulant que toute protection soit accordée au commerce de ses sujets, défend aux officiers commandant ses vaisseaux, de retirer sous quelque prétexte que ce soit, aucuns officiers-mariniers & matelots des navires marchands pour remplacer ceux qui pourroient leur manquer pour compléter leurs équipages; voulant que dans le cas où il ne se trouveroit pas assez de gens de mer dans la colonie, qu'ils s'adressent aux Gouverneurs & Intendans ou Commissaires-ordonnateurs pour y pourvoir, lesquels pourront de concert, si les remplacements sont nécessaires, leur destiner des matelots desdits navires marchands par proportion au nombre d'hommes d'équipage qu'ils auront, en observant de les reprendre dans les navires dont les retours dans le Royaume seront les plus éloignés.

XXX. La solde que devront gagner lesd. gens de mer sur nos vaisseaux où ils seront destinés, sera la même que celle qu'ils auroient eue, s'ils s'étoient embarqués dans les ports de France.

XXXI. Celle des gens de mer qui seront donnés aux navires marchands, sera aussi celle qu'ils avoient sur ceux d'où ils auront été congédiés, débarqués ou désertés, sans qu'ils puissent en prétendre une plus forte, quelques conventions qu'ils aient d'ailleurs faites; & sera ladite solde portée sur le rôle d'équipage par le Commissaire de la marine, ou autre officier chargé du détail des classes dans les colonies; voulant Sa Majesté qu'il n'y ait que ledit rôle qui puisse servir de titre sur les prétentions des gens de mer pour raison desdits salaires, conformément à son Ordonnance du 23 Décembre 1721, & au Règlement du 19 Mai 1745.

XXXII. Il sera fait à l'arrivée des navires venant desdites colonies dans les ports du Royaume, une revue exacte par les officiers chargés du détail des classes, lesquels seront provisoirement arrêter les matelots qui se trouveront avoir été embarqués sans être compris sur le rôle de l'équipage, en contravention du précédent article, & auront soin de distinguer entre les gens de mer portés sur lesdits rôles que les capitaines auront embarqués aux colonies, ceux qui seront tombés dans le cas d'avoir déserté des navires sur lesquels ils avoient passés auxdites colonies; & ils vérifieront s'ils y ont été punis par la prison & par la privation de leurs salai-

res, conformément à ce qui est porté par le présent règlement ; dans lequel cas les matelots pourront rester libres, s'ils ont tenu une bonne conduite durant la traversée : mais si le rôle de l'équipage ne justifie point qu'ils ont été punis à l'Amérique, lesdits matelots reconnus déserteurs seront incessamment arrêtés par les ordres des Intendans ou Commissaires de la marine ; ils seront détenus en prison pendant quinze jours, & les salaires qui leur auront été promis, seront réduits, conformément à ce qui est porté par l'article IV du présent Règlement. * Veut Sa Majesté qu'en cas qu'ils eussent reçu d'avance lesdits salaires, au préjudice des défenses ci-dessus faites, ils ne puissent être mis en liberté qu'après qu'ils auront restitué ce qui leur aura

été payé au-delà de la fixation expliquée dans ledit article.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, Gouverneur & Lieutenant général en la Province de Bretagne, aux Gouverneurs & ses Lieutenans généraux des colonies de l'Amérique, Intendans, Commissaires généraux & ordinaires dans ses colonies, & à tous autres qu'il appartiendra, de tenir la main à l'exécution du présent Règlement qui sera enregistré dans les Conseils supérieurs desdites colonies ; & fera en outre lu, publié, affiché & enregistré par-tout où besoin sera. Fait à Versailles le onze Juillet mil sept cent cinquante-neuf. Signé, LOUIS. Et plus bas, BERRYER.

* Il y a ici erreur, on a voulu dire article IV du Règlement du 22 Juin 1753.

ORDONNANCE DU ROI,

Portant peines contre les gens de mer, désobéissans & déserteurs.

Du 16 Novembre 1759.

SA MAJESTÉ ayant été informée que nonobstant les peines rigoureuses, prononcées contre les officiers-mariniers & matelots coupables de désertion, le nombre des déserteurs se multiplioit tous les jours ; & voulant connoître la source d'un mal si préjudiciable à son service, & les moyens propres à y remédier & à le diminuer, Elle s'est fait représenter les différentes Ordonnances qui prononcent ces peines, & y auroit reconnu que celles des galères perpétuelles y est prononcée pour tous les cas de désertion indistinctement, & sans égard aux circonstances, aux lieux & aux temps, contre ceux qui après avoir été commandés pour son service, ne se seront pas rendus à leur destination ; comme contre ceux qui, après avoir été destinés sur les vaisseaux, n'y auront point embarqué, ou en auront déserté après leur embarquement & pendant le cours de la campagne : que cependant plusieurs des gens de mer, qui, après s'être d'abord rendus coupables de désobéissance, sans avoir une volonté absolue & décidée d'abandonner son service, pourroient rentrer dans leur devoir s'ils pouvoient envisager un traitement moins rigoureux en reconnoissant leurs fautes & cherchant à les réparer. Et Sa Majesté voulant bien ne point ôter à ceux-ci tout espoir de pardon, mais leur procurer les moyens de se mettre à l'abri de la note d'infamie & de l'opprobre attachés à la

peine des galères, & les conserver ainsi à leurs familles, en les conservant en même-temps à leurs pays & à l'état pour lesquels ils sont perdus, par la mort civile qu'entraîne la peine des galères perpétuelles ; Elle a ordonné & ordonne ce qui suit, dérogeant, en tant que besoin est ou seroit, à ce qui est porté par les Ordonnances contre les gens de mer déserteurs, & notamment aux articles I, II, III & IV du livre IV, titre II de l'Ordonnance du 15 Avril 1689, & tous autres de la même Ordonnance, ainsi que des précédentes & subséquentes touchant le même objet. Entend Sa Majesté qu'à l'avenir tous les gens de mer, dans le cas d'être commandés pour le service, ou qui après l'avoir été l'abandonneront, ou ne se seront pas rendus au lieu de leur destination, soient jugés suivant les différentes circonstances dans lesquelles ils se trouveront, conformément aux articles ci-après.

ARTICLE PREMIER.

Tous officiers-mariniers & matelots qui dans les temps de levées se cacheront, ou ne se présenteront pas pardevant les Commissaires sans causes légitimes, seront arrêtés, punis de huit jours de prison, condamnés ensuite à la plus basse paye du matelot.

II. Ceux desdits gens de mer qui, après

avoir été commandés & avoir reçu les avances & la conduite, ne se rendront pas à leur destination au plus tard quinze jours après le temps fixé par leurs Commissaires, seront mis aux fers jusqu'à l'embarquement, au pain & à l'eau, & seront tenus de servir trois ans sans solde, à moins qu'il ne soit bien constaté que leur retardement aura été occasionné par cause de maladie, ou qu'il ne soit justifié de quelqu'autre empêchement légitime.

III. Si après être arrivé dans les ports de leur destination & distribués sur les vaisseaux, les officiers-mariniers & matelots s'absentent pendant plus de deux jours sans permission ou congé, ils seront également mis aux fers pendant huit jours, au pain & à l'eau; & dans le cas où l'absence seroit plus longue, outre cette peine, ils seront privés d'un mois de solde ou de plus, à proportion de la durée de l'absence.

IV. Lesdits officiers-mariniers & matelots qui, après avoir abandonné les vaisseaux sur lesquels ils auront été destinés, ne se présenteront pas avant le départ desdits vaisseaux, soit qu'ils se retirent dans le Royaume ou dans les pays étrangers, seront coupables du crime de désertion, & condamnés par contumace à la peine des galères, seulement pour trois ans dans le premier cas, & aux galères perpétuelles dans le second. Il en sera usé de même par rapport à ceux qui n'auront pas paru au port de leur destination avant le départ des vaisseaux; Sa Majesté étant cependant disposée à user de clémence, Elle veut bien que les Jugemens par contumace qui auroient été prononcés dans lesdits cas, restent sans effet à l'égard de ceux qui, sous l'espace de trois mois, à compter de la date desdits jugemens, se représenteroient pour être embarqués dans le port de leur destination, sans préjudice toutefois des autres peines que lesdits gens de mer seroient dans le cas d'avoir encourues, & qui sont portés par les articles II & III ci-dessus.

V. Seront censés désobéissans tous ceux des gens de mer, qui, pour quelque cause que ce soit, s'absenteront de leurs quartiers plus de quinze jours sans la permission par écrit du Commissaire dont ils dépendent, lequel à leur retour les commandera pour le service, où ils feront une campagne sans solde; & dans le cas d'une absence de plus de trois mois, ils seront censés déserteurs des classes, & comme tels jugés conformément à l'article IV de la présente Ordonnance.

VI. La peine des galères perpétuelles étant

aussi prononcée par les Ordonnances des 4 Février 1717 & 27 Mars 1725, contre ceux des officiers-mariniers & matelots qui s'engageront dans les troupes de terre ou dans celle de la marine, & qui, aux termes de ladite Ordonnance du 27 Mars 1725, n'auront pas dans l'espace de vingt-quatre heures déclaré leur état de gens de mer; & Sa Majesté voulant bien aussi faciliter à ceux desdits gens de mer qui tomberont dans ledit cas, qui est une vraie désertion des classes, les moyens de reconnoître leurs fautes en leur accordant un plus long délai; Elle entend que ladite peine des galères perpétuelles, ne soit à l'avenir prononcée contre ceux des officiers-mariniers & matelots qui s'engageront dans les troupes comme soldats, que dans le cas où ils n'auront pas déclaré leur état de gens de mer sous l'espace de huit jours; Sa Majesté dérogeant à ce qui est porté à cet égard par ladite Ordonnance du 27 Mars 1725; voulant, au surplus, que les autres dispositions, tant de ladite Ordonnance que celle du 4 Février 1717, soient exécutées suivant leur forme & teneur.

VII. L'intention de Sa Majesté est que tous les engagements que pourroient contracter dans les troupes de terre & de mer, les habitans des paroisses maritimes ou des environs, qui se trouveront classés, soient déclarés nuls; & Elle veut que les officiers avec lesquels ils se seront engagés, ne puissent prétendre le remboursement d'aucuns frais, d'autant que lesdits officiers ou ceux préposés pour faire des recrues, peuvent faire vérifier sur les registres des Commissaires chargés des classes d'où dépendent lesdites Paroisses, si les particuliers qu'ils veulent engager n'y seroient pas inscrits.

VIII. N'entend au surplus Sa Majesté, déroger par ces présentes à ce qui a été prescrit par les Ordonnances antérieures, pour la forme des jugemens, mais seulement pour la nature & la durée des peines.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, aux Vice-Amiraux, Lieutenans généraux, Intendans, Chefs d'escadres, Commissaires généraux, Capitaines de vaisseaux, Commissaires ordinaires de la marine, & autres Officiers, de tenir la main, chacun en droit soi, à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera. Fait à Versailles le 16 Novembre 1759. *Signé*, LOUIS.
Et plus bas, BERRYER.

ARTICLE IV.

SI toutefois après l'arrivée & décharge du vaisseau au port de sa destination, le maître ou patron, au lieu de faire son retour, le frette ou charge pour aller ailleurs, le matelot pourra quitter si bon lui semble, s'il n'est autrement porté par son engagement.

L'ENGAGEMENT d'un matelot est fini, comme il a été observé, après l'arrivée & la décharge entière du navire au port de sa destination; ainsi si le maître veut freter le navire ou le charger pour aller ailleurs, il peut le quitter sans offense, s'il n'a pas contracté avec lui un engagement plus étendu; lequel engagement doit alors être prouvé par écrit, sans quoi ce sera le cas de s'en rapporter au serment du matelot, conformément à l'art. premier, tit. 4 du liv. suivant, ce qui ne souffre aucune distinction ni exception.

Cependant comme il est de règle que le capitaine ou maître doit retourner son navire au port où il a fait son armement & d'où il est parti, il peut arriver fort aisément que son engagement envers son matelot, & celui du matelot envers lui, ne cesse pas par l'arrivée & la décharge du navire au lieu de sa destination; ou plutôt cela ne pourra guère se rencontrer que dans le cas d'une navigation au cabotage de port en port, où le maître arrivé, par exemple en ce port, après y avoir déchargé ses marchandises, & voulant profiter d'un fret qu'il trouve pour Bourdeaux ou Bayonne, &c. prendra ici un matelot pour ce voyage. L'engagement de ce matelot finira alors à la décharge du navire à Bourdeaux ou Bayonne, s'il n'y a convention contraire par écrit.

Mais s'il s'agit d'un armement fait ici pour St. Domingue, comme le capitaine fait sa soumission de ramener le navire dans ce port, le voyage n'est pas fini par l'arrivée du navire à St. Domingue, lieu de sa destination, il ne peut l'être qu'au retour du navire dans ce port. Ainsi sans convention particulière, qui doit être justifiée par écrit, le matelot ne peut quitter le maître à St. Domingue, sans encourir la peine de la désertion, & le maître ne peut l'y congédier non plus qu'aux conditions portées par l'art. 10 du tit. 4 des loyers des matelots, liv. 3.

De même dans la navigation au cabotage, où le maître est obligé de ramener son navire dans le port où il a commencé sa navigation, art. 18 des jugemens d'Oleron. S'il a, par exemple, équipé son bâtiment à Calais pour cette ville ou pour Bourdeaux, de même que son équipage ne peut le quitter qu'au retour du bâtiment à Calais, de même il ne peut le congédier à l'arrivée en cette ville ou à Bourdeaux sans le dédommager, en lui payant ses loyers entiers, & les frais du retour ou de la conduite.

Dans tous ces cas néanmoins, le maître ne peut allonger la navigation malgré les matelots; c'est-à-dire, qu'arrivé à St. Domingue, il ne lui est pas libre de les obliger d'aller ensuite au Mississipi, ou arrivé de Calais ici, il ne peut les contraindre d'aller ensuite à Bourdeaux. Comme ils ne sont engagés que pour aller à St. Domingue & retourner, ou pour venir en cette ville pour

s'en retourner à Calais ; c'est au maître à se conformer à la convention présumée suivant la nature du voyage ; & c'est à quoi se rapportent ces mots de notre article , *au lieu de faire son retour , le fret ou charge pour aller ailleurs* , autrement le matelot pourra le quitter. Et non-seulement ille pourra sans offense, mais encore , comme c'est par le fait du maître que cela arrive , & que cela vaut congé de sa part , il sera tenu du payement des gages en entier & des frais de conduite , le tout s'il n'y a convention contraire , qui , encore une fois , doit être prouvée par écrit , comme étant opposée à la regle générale & à l'usage.

Il est peut-être superflus d'avertir que l'engagement d'un matelot qui se seroit obligé de servir perpétuellement sur un navire , ne seroit pas valable , comme prenant trop sur sa liberté : *Rocus de navibus* , n. 109 , pag. 41.

A R T I C L E V.

DEPUIS que le vaisseau aura été chargé , les matelots ne pourront quitter le bord sans congé du maître , à peine de cent sols d'amende , même de punition corporelle en cas de récidive.

CE n'est plus ici le cas où le matelot quitte le maître ou déserte , manquant entièrement à son engagement ; mais l'obligation où il est de rendre un service assidu au navire , sans pouvoir quitter le bord qu'il n'y soit autorisé de l'aveu du maître , ou étant commandé pour le service du navire.

L'article ne parle que de la circonstance où le navire est chargé , & cela s'entend qu'il soit chargé en plein ou en partie seulement ; mais il ne s'ensuit nullement que quoiqu'on ait pas encore commencé à charger le navire , le matelot puisse quitter le bord sans congé du maître. Ce qui suit simplement de l'article , c'est que si le matelot quitte le bord sans permission avant qu'il y ait été chargé aucunes marchandises , il ne sera pas sujet alors à l'amende de cent sols ni à la punition corporelle en cas de récidive.

Les anciens Réglemens des Us & Coutumes de la mer avoient sur ce sujet établi une police qui mérite d'être remarquée.

Par l'article 5 des jugemens d'Oleron , il est dit que , le navire chargé ou vuide , les mariniers ne doivent pas le quitter sans congé du maître , sur peine de répondre de tout le dommage qu'en résultera ; ce qui est conforme aux Loix Rhodiennes que l'on trouve traduites en latin en tête du traité de Peckius *de re nautica* , art. 26 , p. 28 : mais que si le navire est bien ancré , quelques-uns d'eux peuvent descendre sans congé , laissant les autres pour veiller à la garde du bâtiment & des denrées , pourvu qu'ils retournent à temps , autrement & s'ils târdoient trop , ils seroient tenus du dommage. *Idem* , l'art. 17 de l'Ordonnance de Wisbuy.

L'Ordonnance de la Hanse Teutonique entre dans un plus grand détail ; & varie les peines.

L'article 22 défend aux matelots de descendre à terre sans la permission du maître , du pilote , du contre-maître ou de l'écrivain , à peine de vingt-cinq sols d'amende pour chaque fois.

L'art. 23 porte que les matelots qui seront sortis avec le maître, seront obligés de garder le bateau & de retourner à bord aussi-tôt qu'ils en auront l'ordre, & que celui qui demeurera ou qui couchera à terre sera puni d'amende ou par emprisonnement. L'art. 4 de l'Ordonnance de Wisbuy fixe l'amende à 2 deniers blancs ou d'argent, dont les 3 font le gros, & les 8 gros font l'once.

Et l'art. 40 ajoute que si quelque matelot quitte le bord sans permission, & que le navire vienne à s'endommager ou se perdre à faute de matelots, il sera mis un an prisonnier & tenu au pain & à l'eau; & s'il se perd quelqu'un avec le navire, l'absent, par le défaut de la présence duquel l'accident est arrivé, sera puni de peine corporelle.

Les articles 31 & 32 défendent aussi aux matelots de faire festin dans le navire sans permission du maître, à peine de perdre la moitié de leurs gages, & à tout matelot de faire coucher sa femme à bord à peine de 50 sols d'amende.

Aux termes du chap. 174 du Consulat, les mariniers qui couchent ou passent la nuit hors du bord, sont déloyaux & coupables de parjure.

De tout ceci il résulte, que le matelot qui quitte le bord sans permission, est toujours punissable quoique le navire ne soit pas chargé; mais alors ce n'est pas la peine prononcée par notre article qu'il encourt. Celle qu'on peut lui infliger est celle d'être mis aux fers, ou au pain & à l'eau pour 24 heures, ou de recevoir quelques coups de gercettes, sauf en cas de récidive à le punir un peu plus rigoureusement; la punition est autre pour ce cas sur les vaisseaux du Roi, art. 30 & 31, tit. 3, liv. 4 de l'Ordonnance de 1689.

La raison est pour les navires marchands, que quoique le navire ne soit pas chargé, il importe extrêmement lorsqu'il est en rade ou agréé, que les matelots y fassent le service exactement, pour prévenir les avaries qu'il pourroit effuyer étant dépourvu de matelots.

C'est aussi en temps de guerre, pour garantir le navire d'être enlevé par les corsaires; & c'est pour cela que par l'Ordonnance du 24 Août 1712, rapportée ci-dessus, titre du capitaine, art. 13, il est défendu non-seulement aux matelots, mais encore à tous officiers subalternes de quitter le bord sans la permission du capitaine ou maître, à peine de perte des gages & de trois mois de prison. La même Ordonnance, par le même motif, enjoint aussi sur les mêmes peines, aux capitaines & aux autres officiers de coucher à bord de leurs bâtimens lorsqu'ils seront mouillés en rade.

Un autre raison aux colonies est de prévenir la désertion, & c'est pour cela que par l'art. 13 du Règlement du 22 Juin 1753, il est défendu à tout matelot, novice ou mousse, de descendre à terre sans un congé par écrit du capitaine ou autre officier commandant le navire, dans lequel congé sera fait mention du temps limité pour l'absence hors du bord, & faute par lesdits gens de mer d'être munis de congé, ils seront punis de la prison pendant trois jours, & pour huit jours en cas de récidive; de même s'ils ont excédé le temps du congé.

Mais ceci n'a rien de commun avec le cas où un matelot ou officier marinier abandonne en mer le vaisseau sur lequel il est employé, sans le consentement du capitaine ou maître qui le commande, même du propriétaire ou du marchand chargeur étant sur le navire. C'est alors un délit qui emporte la peine des galères pour trois ans, & plus grande amende même s'il échoit, suivant la Déclaration du Roi du 22 Septembre 1699; c'est-à-dire, que la peine sera

plus grande si la désertion des officiers mariniens ou matelots, cause l'échouement ou la prise du navire. V. la nouvelle Ordonnance du 12 Décembre 1759, art. 4, pour la désertion des novices engagés sur les vaisseaux du Roi.

Au reste, comme il ne s'agit point ici du congé absolu, que véritablement le maître seul peut donner, mais d'une simple permission de descendre à terre, il n'est pas douteux qu'en l'absence du maître, celui qui commande à bord à son défaut, n'ait droit de permettre au matelot de descendre; mais il doit le faire avec discrétion & discernement, dès qu'il n'est pas question du service du navire, sans quoi il se rendroit responsable du dommage qui en pourroit arriver.

Nul autre que le capitaine ou l'officier commandant dans le vaisseau, ne pourra donner congé aux gens de l'équipage & aux officiers d'aller à terre, à peine d'interdiction, art. 32, tit. 3, liv. 4 de l'Ordonnance de 1689: cette décision doit faire loi pour les navires marchands, à l'interdiction près, au lieu de laquelle le maître pourra donner *les arrêts* à l'officier qui aura manqué à ce sujet.

DÉCLARATION DU ROI,

Portant peine de galeres contre les officiers, mariniens & matelots qui abandonneront en mer les vaisseaux sur lesquels ils seront employés, sans permission.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre: A tous ceux qui ces présentes Lettres verront. Salut. Nous avons reçu des plaintes des marchands des villes maritimes de notre Royaume, & des propriétaires & capitaines des vaisseaux de nos sujets, que les officiers, mariniens & matelots qui composent les équipages de ces vaisseaux, en ont abandonné plusieurs à la mer, malgré les capitaines & maîtres qui les commandoient, sous prétexte quelquefois du mauvais état de ces bâtimens, & d'autres de crainte d'être pris par des forbans & corsaires ennemis, à la vue du premier vaisseau qu'ils ont vu venir à eux. Et comme il est important de remédier à un aussi grand abus qui pourroit entraîner la perte du commerce maritime, s'il n'y étoit pourvu, & empêcheroit les marchands de confier leurs biens à des gens capables de les abandonner aussi légèrement; ce qui est contraire aux Loix, Ordonnances & Réglemens que nous avons faits en différens temps sur le fait de la navigation & commerce maritime. A ces causes, de l'avis de notre Conseil, de notre certaine science, pleine puissance & autorité Royale, nous avons ordonné & ordonnons, que lesdites Ordonnances & Réglemens seront exécutés selon leur forme & teneur; & ce faisant avons fait & faisons très-expresses inhibitions & défenses par des présentes signées de

notre main, auxdits officiers, mariniens & matelots, d'abandonner en mer les vaisseaux sur lesquels ils seront employés, sans le consentement des capitaines & maîtres qui les commanderont, & même des propriétaires & marchands chargeurs, lorsqu'ils y seront embarqués, à peine de trois ans de galeres, & de plus grande, s'il y étoit. Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers, les Gens tenant notre Cour de Parlement à Paris, que ces présentes ils fassent lire, publier & enregistrer, & le contenu en icelles garder & observer suivant leur forme & teneur: car tel est notre plaisir. En témoin de quoi nous avons fait mettre notre Scel à cesdites présentes. Donnée à Fontainebleau le 22 Septembre l'an de grace 1699, & de notre regne le cinquante-septième, *Signé*, LOUIS. *Et sur le repli*, par le Roi, PHELYPEAUX. Et scellé du grand Sceau de cire jaune.

Registrées, oui, & ce requérant le Procureur général du Roi pour être exécutées selon leur forme & teneur, & copies collationnées envoyées dans les Sieges, Bailliages & Sénéchaussées du ressort, pour y être lues, publiées & registrées; enjoint aux Substituts du Procureur général du Roi, d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans un mois, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris en Parlement en Vacations le 12 Octobre 1699. Signé, DU JARDIN.

ARTICLE VI.

FAISONS défenses à tous mariniens & matelots, de prendre du pain ou autres vituailles, & de tirer aucun breuvage, sans la permission du maître ou dépensier proposé pour la distribution des vivres, à peine de perte d'un mois de leurs loyers, & de plus grande punition s'il échet.

LA défense n'est pas pour les seuls matelots, elle regarde aussi tous les officiers, mariniens ou autres vis-à-vis du maître, & le maître même vis-à-vis du propriétaire ou de l'armateur, s'il laisse dissiper les vituailles. Il y a plus, comme leur conservation importe extrêmement à tout l'équipage; si le maître en vendoit ou autrement les dissipoit, les gens de l'équipage seroient fondés à s'en plaindre & à s'y opposer.

Indépendamment de cela, ce seroit toujours un vol que le maître feroit au propriétaire du navire, à raison de quoi l'Ordonnance de la Hanse Teutonique, art. 9, veut en ce cas qu'il soit puni *comme larron*, si ce n'est que trouvant en pleine mer un navire manquant de vivres, il peut lui céder des siens à la charge de rendre compte de leur produit. V. *suprà* les articles 32 & 33 du tit. premier, du capitaine.

Par rapport aux matelots qui détournent les marchandises, voiles, cordages ou argent du fret, l'article 7 de ladite Ordonnance de la Hanse Teutonique, veut aussi qu'ils soient punis comme larrons suivant l'exigence du cas.

En ce qui concerne les vaisseaux du Roi, l'Ordonnance de 1689, liv. 4, tit. 3, art. 18, est conçu en ces termes : *Qui volera les agrêts, munitions & provisions du vaisseau, les recelera ou les portera à terre pour vendre, sera mis au Conseil de guerre & condamné aux galères perpétuelles, si le vol excède la valeur de dix livres, & s'il est au-dessous, il en payera le quadruple & aura la cale.*

Par notre article, la peine est la perte d'un mois de gages; mais comme il est ajouté, & à peine de plus grande punition s'il y échet, il faut dire que si le vol excède la valeur de 10 liv. le voleur pourra, outre la perte d'un mois de ses gages, être mis à la boucle, ou être condamné à avoir la cale de l'avis du pilote & du contre-maître, relativement à l'art. 22, tit. premier du présent liv. 2; même à plus grande peine, suivant les circonstances, qui sera alors prononcée par les Juges de l'Amirauté après une procédure en règle.

S'il s'agissoit d'un vol fait par le gardien du navire, la peine de mort pourroit avoir lieu alors, à cause de l'infidélité du dépositaire; & c'est sur ce principe que le nommé Barule, gardien d'un bateau, fut condamné à mort à Marseille, au mois de Janvier 1750, pour y avoir volé divers agrêts & parapaux, & autres effets.

ARTICLE VII.

LE matelot ou autre qui aura fait couler les breuvages, perdre le pain, fait faire eau au navire, excité sédition pour rompre le voyage, ou frappé le maître *les armes à la main*, sera puni de mort.

VOIR l'article 68 de l'Ordonnance du mois de Mars 1584. L'article 13 du Règlement du 25 Novembre 1693, contient la même disposition, excepté le cas où le matelot a frappé le Maître ou Capitaine.

Pour garder les proportions dans les cas qui peuvent mériter la peine capitale prononcée par cet article, il faut, par rapport au crime du matelot ou de tout autre qui aura fait couler les breuvages ou perdre le pain, que ce soit en telle quantité que l'équipage soit en danger de périr par-là. Suivant le chap. 165 du Consulat, le matelot pour pareil cas devoit perdre ses gages avec sa pacotille, & en outre rester à la discrétion du Patron.

Pour ce qui est de faire faire eau au navire, il me semble que le cas ne souffre point de distinction, attendu que le danger où un navire se trouve exposé par-là, est nécessairement de la dernière conséquence.

En ce qui concerne la sédition, soit pour rompre le voyage ou autrement, il est entendu que ce doit être une sédition formelle & absolument sérieuse, & que le matelot ou autre qui ne feroit que tenir des propos séditieux, sans parvenir à former la sédition, n'encourroit pas la peine de mort.

Enfin, pour ce qui est du crime de frapper le Maître, il faut prendre garde que l'article dit, *les armes à la main*; mais aussi que cela doit s'entendre, aussi-bien d'une hache ou autre instrument dangereux, que de l'épée, du mousquet ou de la bayonnette. Sur les vaisseaux du Roi, il suffit de lever la main sur un Officier-Major, pour être condamné à mort, art. 18, tit. 2, liv. 4 de l'Ordonnance de 1689.

Le cas du matelot qui frappe son Maître, sans avoir les armes à la main, est prévu par l'art. 24 de l'Ordonnance de Wisbuy, & la peine prononcée contre lui est une amende de cent sols, ou la perte de la main : l'alternative est singulière. Cet article dit encore que si le matelot donne un démenti au Maître, il lui payera huit deniers blancs; que le Maître qui donnera un démenti au matelot, lui payera autant; & que s'il le bat, il doit recevoir coup pour coup.

L'article 12 des Jugemens d'Oleron est dans le même goût, si ce n'est qu'il dit que le matelot doit souffrir le premier coup de poing du Maître sans se défendre. La disposition du chap. 165 du Consulat, est remarquable; elle est conçue en ces termes : » Marinier est tenu d'obéir à son Maître, quoiqu'il » lui dit injure & se courrouce avec lui, & se doit ôter de devant lui, fuir à » la proue du navire & se mettre du côté de la chaîne; & si le Maître y passe, il s'en doit fuir de l'autre part; & si le Maître le poursuit en autre part, » le marinier se peut lors mettre en défense, en requérant témoignage comme

» le maître le poursuit ; car le maître doit s'arrêter sans outre-passer la chaîne. On n'a remarqué tout ceci qu'à cause de la bizarrerie ou singularité.

C'en est une autre, ou en tout cas une grande méprise de la part du Commentateur, de dire que le matelot, qui, aux termes de cet article, doit être puni de mort, sera pendu au haut d'un mât, comme si le matelot pouvoit être jugé & exécuté militairement dans le navire. Il n'a pas pris garde que dans le vaisseau on ne peut *que faire donner la cale, mettre à la boucle, & punir d'autres semblables peines* ; & qu'à l'égard des crimes capitaux, on ne peut qu'informer contre les coupables, & se saisir d'eux, pour les remettre entre les mains des Officiers de l'Amirauté, afin de leur faire faire le procès, suivant les art. 22 & 23, tit. premier *suprà* du capitaine ; à quoi est conforme l'art. 30 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique.

Jugement de l'Amirauté de Marseille du 13 Décembre 1696, par lequel deux matelots convaincus d'avoir assassiné le Maître de leur bâtiment en mer, ont été condamnés, l'un à être rompu vif sur une roue, & l'autre à être pendu, & leurs têtes posées sur des poteaux.

ARTICLE VIII.

LE matelot qui dormira étant en garde en faisant le quart, sera mis aux fers pendant quinzaine ; & celui de l'équipage qui le trouvera endormi, sans en donner avis au Maître, sera condamné en cent fols d'amende.

L'Ordonnance de 1689, art. 26, tit 2, liv. 4, n'est pas si rigide contre le matelot, qui pendant le quart descend entre deux ponts pour aller dormir dans son branle, puisqu'elle ne le condamne à être mis aux fers, au pain & à l'eau que pendant huit jours. Seroit-ce à cause que sur les vaisseaux du Roi les matelots de quart ou de garde, étant en beaucoup plus grand nombre que sur les vaisseaux marchands, l'absence d'un matelot qui ira dormir ne tire pas tant à conséquence.

Quoiqu'il en soit, la peine prononcée par cet article doit être suivie, l'Ordonnance de 1689, n'étant pas censée y avoir dérogé. Mais comme notre article n'ajoute point que le matelot sera mis au pain & à l'eau, on ne peut pas ce semble y suppléer cette punition, du moins pour autant de temps.

Par l'art. 25 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique, le matelot qui ne dénonçoit pas son camarade qu'il avoit trouvé endormi étant en garde ou faisant le quart, devoit payer une amende de 2 fols ; & le matelot pour punition d'avoir dormi dans cet état, étoit amendable de 4 fols. Dans la suite, l'amende pour les deux cas fut portée à 8 fols, monnoye de Lubec, art. 12 & 13, tit. 4, *juris hanseatici*. Au moyen des révolutions arrivées dans la valeur des monnoyes, l'amende de 8 fols étoit en proportion avec celle prononcée par notre article.

Anciennement il étoit défendu aux matelots de dormir deshabillés. Consulat, chap. 167, 170. Cleirac sur l'art. 5 des jugemens d'Oleron, n. 5, p. 24.

ARTICLE IX.

LE marinier qui abandonnera le Maître & la défense du vaisseau dans le combat, sera puni corporellement.

Comme le service sur les vaisseaux du Roi est d'une autre conséquence, l'Ordonnance de 1689, art. 31, tit. 2, liv. 4, veut que ceux qui quitteront leurs postes dans un combat pour s'aller cacher, soient condamnés à mort; & l'art. 32 ajoute qu'il en sera de même de ceux qui parleront de se rendre, qui exciteront les autres à sédition pour ce sujet, ou qui l'ayant su, ne l'auront pas révélé. De même encore par l'article 33, des Maîtres de chaloupe, soit de vaisseaux de guerre ou de brûlots qui les abandonneront dans le combat.

L'Ordonnance de la Hanse Teutonique est remarquable à ce sujet. L'art. 35 porte que les matelots sont obligés de se défendre contre les forbans, à peine de perte de tous leurs gages. L'art. 36 ajoute que si quelqu'un d'eux refuse de combattre, & que le navire soit pris ou se perde, le matelot poltron sera condamné au fouet.

Pour ce qui est du Maître, qui, en pareil cas refuse de se battre, aux termes de l'article 37, il doit être honteusement privé de sa charge, & déclaré pour jamais incapable de commander aucun vaisseau.

Comme notre article n'a point prévu le cas du Maître, je crois, sauf les observations ci-dessus, art. 36, tit. premier, que l'on peut y appliquer la disposition de cet art. 37 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique, plutôt que celle de l'art. 36 de l'Ordonnance de 1689, ci-dessus citée, portant peine de mort contre le Capitaine qui ne se défendra pas jusqu'à l'extrémité; & qu'au surplus la punition corporelle dont parle notre article ne doit s'entendre que du fouet sans extension à toute autre peine au-dessous de la mort, comme le voudroit le Commentateur; car enfin un matelot ne s'engage pas sur un vaisseau marchand dans l'idée de se trouver exposé à combattre aussi souvent que sur les vaisseaux du Roi. Son engagement a pour objet direct le service du navire; & il faut que la valeur soit bien naturelle à la nation Française, pour avoir soumis à la peine corporelle tout matelot qui manquera de courage dans un combat où il ne s'agit pas du service du Roi.

Autre chose est de l'armement en course, dont l'objet est précisément d'affronter les périls, & de chercher les combats. Il est juste alors de punir la lâcheté comme une infraction honteuse de l'engagement contracté; mais ce ne sera toujours que d'une peine corporelle humiliante, qui n'excédera pas celle du fouet. Il est vrai que dans un combat, suite naturelle de la course, la lâcheté peut quelquefois être punie de mort, par l'ardeur indiscrete, pour ne rien dire de plus, de quelque Officier qui n'écoute que son courage; mais ce n'est là qu'une exécution militaire, qui n'a rien de commun avec la punition qui doit avoir lieu en justice réglée.

Cependant il ne faut pas confondre le cas où un matelot embarqué sur un navire marchand, manque de courage dans le combat, avec celui où il abandonne en mer le vaisseau sans le consentement de son Capitaine : dans ce dernier cas, c'est un délit qui mérite la peine de trois ans de galères, aux termes de la Déclaration du Roi citée sur l'article 5 ci-dessus.

ARTICLE X.

DÉFENDONS à toutes personnes de lever, dans l'étendue de notre Royaume, terre & pays de notre obéissance, aucuns matelots pour les armemens & équipemens étrangers; & à nos sujets de s'y engager sans notre permission, à peine de punition exemplaire.

C'EST par la même raison qu'il est défendu de faire dans le Royaume aucune levée de soldats pour le service des Puissances étrangères, & à tout François de sortir du Royaume pour passer au service, ou sous la domination d'un Prince étranger, sans la permission du Roi.

C'est aussi sur le même principe que l'Ordonnance de 1689, livre 8, titre premier, art. 27, défend aux Capitaines, Maîtres & Patrons, de laisser & congédier aucuns matelots de leurs équipages dans les pays étrangers, à peine de 500 liv. d'amende, & de plus grande s'il y échoit.

Dans la même vue de conserver & recouvrer les matelots François, il avoit déjà été enjoint par Ordonnance du 14 Février 1686, sur peine de pareille amende, à tous Capitaines ou Maîtres de navires, de prendre sur leurs bords les matelots François qui leur seroient donnés par les Consuls; savoir, jusqu'à trois sur les navires au-dessous de cent tonneaux, & jusqu'à six sur ceux de cent tonneaux & au dessus : injonction réitérée par une autre Ordonnance du 15 Juillet 1688, servant d'interprétation à l'article 28 de ladite Ordonnance de 1689, qui s'exprimoit sur ce sujet indéfiniment & sans limitation.

Depuis il est intervenu une autre Ordonnance le 25 Juillet 1719, qui, sans distinction du port des bâtimens, assujettit chaque Capitaine, Maître ou Patron, à prendre sur son bord les matelots qui lui seront donnés par les Consuls; savoir, le nombre de quatre à six par vaisseau, & de deux ou trois par barque ou autre bâtiment.

Quant à la rétribution due aux Capitaines ou Maîtres de navires pour le passage & la nourriture de ces matelots, ledit article 28 de l'Ordonnance de 1689, portoit simplement qu'elle leur seroit payée du jour de l'embarquement, par les Intendans de la marine, sur les certificats des Consuls; mais la dernière Ordonnance dudit jour 25 Juillet 1719, l'a fixée à six sols par jour pour chaque matelot, pendant tout le temps qu'ils seront sur le bord, payables par le Trésorier de la marine, sur les certificats d'embarquement délivrés par les Consuls, & sur ceux de débarquement donnés par les Commissaires aux Classes des Ports où ils arriveront, visés & arrêtés par l'Intendant desdits Ports. V. le tit. des Consuls *suprà*; art. 15.

L'art. 29 de la même Ordonnance de 1689, relativement aux défenses

portées par l'art. 27 , veut de plus que les charpentiers , calfats , canonniers & autres , les officiers-mariniers & matelots qui sortiront du Royaume pour aller servir chez les étrangers , qui y transporteront leur domicile , s'y établiront par mariage ou autrement , soient punis comme déserteurs. L'Edit du mois d'Août 1669 , portoit à peine de la vie , de même que les Ordonnances de Louis XIII , des 17 Avril 1635 , & 23 Janvier 1638. V. *suprà* le préambule de ce tit. où il est dit qu'il n'y a plus que la peine des galeres.

Cependant comme il importe au commerce & à la navigation d'être instruit des langues étrangères , & sur-tout de celle du Nord , l'art. 30 permet aux jeunes marins de l'âge de 14 à 15 ans , de s'embarquer sur les vaisseaux Anglois ou Hollandois pour apprendre les langues ; mais c'est à condition qu'ils prendront des congés des Commissaires de leurs départemens , & que leurs pere & mere , ou autres parens domiciliés & en état de répondre de l'engagement dans lequel ils entreront , se soumettront devant les Commissaires de les représenter à l'âge de 18 ou 20 ans , à peine de 500 livres d'amende.

A l'imitation ou interprétation de ce même article 30 , il est assez d'usage que les négocians envoient en Angleterre ou en Hollande leurs enfans pour y apprendre les langues , à la charge de se soumettre tout de même de les faire revenir dans le Royaume après un certain temps ; & ces soumissions se font pardevant les Officiers de l'Amirauté à leur greffe.

Ceci , comme l'on voit , n'a rien de commun avec l'évasion des gens de la R. P. R. qui a toujours été expressément défendue , & à l'occasion de laquelle il y a une Ordonnance du 20 Novembre 1685 , confirmée en 1698 , suivant la lettre de M. de Pontchartrain , du 19 Mars audit an ; ladite Ordonnance toujours subsistante , portant défenses aux Pilotes lameneurs de piloter aucunes personnes à bord des vaisseaux étrangers dans les rades , sans la permission des Officiers de l'Amirauté , à peine de 500 livres d'amende pour la première fois. C'est aussi dans le même esprit que le Règlement de l'Amirauté de Dunkerque , du 23 Décembre 1690 , enjoint au Maître de quai , dans les articles 19 & 21 , de veiller à ce qu'il ne s'embarque point d'autres personnes que celles comprises dans les rôles d'équipage , ou qui seront munies de passe-port ou permission.

Mais s'il est défendu de laisser passer des matelots François au service des étrangers , il n'est pas défendu de même de prendre des étrangers au service des navires François ; il est permis au contraire aux Armateurs & Capitaines d'en engager jusqu'au tiers de l'équipage.

Cela avoit déjà été ainsi réglé par le Règlement de Strashbourg , du 24 Octobre 1681 ; article 8 , confirmé par la Déclaration du Roi du 17 Janvier 1703 , à condition néanmoins que tous les Officiers fussent François , actuellement demeurans dans le Royaume. A la vérité cette permission fut révoquée par l'article 3 du Règlement du premier Mars 1716 , autorisé par Déclaration du Roi du 4 du même mois , portant défenses d'admettre à l'avenir aucun étranger dans les équipages ; mais sur les représentations faites au Roi , qu'il convenoit au bien du commerce de remettre les choses sur l'ancien pied , Sa Majesté se détermina à lever ces défenses & à rétablir l'ancienne permission , par son Ordonnance du 20 Octobre 1723 , aux termes de laquelle il est permis , comme avant le Règlement de 1716 , d'employer des matelots étran-

gers jusqu'au tiers de l'équipage, mais non au-delà, sur peine de 1500 livres d'amende & de confiscation, tant du navire que de son chargement.

Par rapport à la condition exigée par le Règlement de Strasbourg, que tous les Officiers fussent François, résidens dans le Royaume, la même Ordonnance de 1723, l'a bornée au Capitaine, au Capitaine en second, au Lieutenant, à l'Enseigne, au Maître & au premier Pilote; d'où il s'ensuit que les autres Officiers-mariniers peuvent être étrangers, pourvu qu'eux & les autres matelots étrangers ne forment pas ensemble plus d'un tiers de l'équipage, non compris les Officiers ci-dessus désignés qui doivent nécessairement être François; & cela devoit être ainsi dans les règles de la prudence.

S'il s'agit d'un vaisseau construit ou acheté en pays étranger, il faut alors que tous les Officiers, même mariniers, & les deux tiers des matelots, soient François actuellement demeurans dans le Royaume, suivant la Déclaration du Roi du 24 Décembre 1726.

Au surplus, il est enjoint aux Commissaires & Commis des Bureaux des Classes, de faire mention dans les rôles d'équipages, qu'ils délivreront, du nombre des étrangers qui y seront compris, que le nombre soit du tiers ou au-dessous, à peine de révocation. Et tout ceci regarde les armemens en guerre comme la simple navigation du commerce: lettre du Roi Louis XIV, à M. le Comte de Toulouse, du premier Mars 1710, qui sera rapportée sur l'art. 5, du tit. des prises.

Alors si ces étrangers, quelque Religion qu'ils professent, meurent pendant le voyage, leurs gages & leur pécule n'appartiennent pas au Roi ni à M. l'Amiral par droit d'aubaine, mais ils peuvent être réclamés dans les deux ans par leurs parens, aux termes du Règlement du 23 Août 1739, suivant la décision portée par la lettre de M. le Comte de Maurepas, du 18 Mars 1743: s'il en étoit autrement, en effet, les étrangers voudroient difficilement servir sur nos vaisseaux. Delà il s'ensuit, par identité de raison, que ces matelots étrangers peuvent tester comme les regnicoles, *secus* des passagers aussi étrangers. V. *infra*, art. premier & 5, tit. 11 du liv. 3.

Il y a plus, & pour inviter les étrangers à s'engager au service de la marine du Royaume, par Edit du mois d'Avril 1687, ils ont été déclarés exempts du droit d'aubaine, avec droit de jouir de tous les avantages des regnicoles, après cinq ans de service, sans être tenus de prendre des lettres de naturalité, à condition néanmoins, & non autrement, de faire profession de la Religion catholique, apostolique & romaine. Rec. d'Ord. de Neron, fol. 214, tom. 2; ce qui a été confirmé par l'Ordonnance du 15 Avril 1689, livre 8, titre premier, article 8, qui pourtant ne rappelle pas la condition expresse de professer la Religion catholique; mais cela est sous-entendu, puisque l'article se réfère à la Déclaration du Roi.

Pour revenir à la défense de lever des matelots & soldats dans le Royaume, pour le service étranger, elle est du droit de toutes les nations, par l'intérêt qu'a chaque Souverain de conserver ses sujets. Aussi, par le Code des Visigots, étoit-il défendu aux navigateurs étrangers d'emmener avec eux aucuns sujets de l'Etat, sur peine d'une livre d'or d'amende, & de cent coups de fouet, lib. 11, tit. 3, lege 3. Le texte porte deux cens coups; mais la note déclare qu'il y a erreur, & que les autres éditions ne parlent que de cent coups.

ORDONNANCE DU ROI,

Portant que les Capitaines, Maîtres & Patrons des vaisseaux, & autres bâtimens François, recevront sur leurs bords les matelots dégradés qui leur seront donnés par les Consuls des Echelles du Levant, de Barbarie, & des Ports d'Italie.

Du 25 Juillet 1719.

D E P A R L E R O I.

SA MAJESTÉ s'étant fait représenter les Ordonnances des 14 Février 1686, & 15 Juillet 1698, portant que les maîtres des vaisseaux François qui se trouveroient dans les Ports des pays étrangers, seroient tenus de recevoir sur leurs bords les matelots François dégradés, qui leur seroient donnés par les Consuls de la nation établis dans lesdits Ports, pour les repasser en France, à peine de cinq cens livres d'amende; & étant informée que lesdits maîtres des vaisseaux & autres bâtimens font souvent difficulté de s'y soumettre, parce qu'il n'est point dit par lesdites Ordonnances qu'ils seront payés dudit passage & nourriture des matelots dégradés qu'ils auront embarqué; & voulant y pourvoir, Sa Majesté, de l'avis de Monf. le Duc d'Orleans, son Oncle, Régent, a ordonné & ordonne à tous capitaines, maîtres & patrons des vaisseaux, & autres bâtimens François qui se trouveront dans les Echelles de Levant, de Barbarie, & dans les Ports d'Italie, ou autres étrangers, de recevoir sur leur bord, lorsqu'ils seront prêts à faire leur retour dans le Royaume, les matelots dégradés qui leur seront donnés par les Consuls de la nation, établis dans lesdites Echelles & Ports; savoir, quatre à six de ces matelots par vaisseau, & deux à trois par barque ou autres bâtimens; pour chacun desquels matelots dégradés, Sa Majesté veut qu'il soit payé auxdits capitaines, maîtres & patrons, six sols par jour, tant pour passage que pour nourriture pendant le temps qu'ils seront sur leur bord, sans qu'il puisse y avoir

parmi lesdits matelots dégradés aucun soldat déserteur des troupes de Sa Majesté, qu'elle défend de renvoyer en France; & en rapportant par lesdits capitaines, maîtres & patrons les certificats d'embarquement desdits matelots dégradés, donnés par les Consuls, & ceux de débarquement en France par les Commissaires des Classes des Ports où ils arriveront, visés & arrêtés par l'Intendant desdits Ports, le payement du montant des six sols par jour pour le passage & nourriture de chacun d'eux, sera fait par le Trésorier général de la marine, ou son Commis, pour en être, ledit Trésorier général, remboursé sur les Ordonnances que Sa Majesté fera expédier à cet effet. Enjoint Sa Majesté à tous capitaines, maîtres ou patrons de se conformer à la présente Ordonnance, à peine de cinq cens livres d'amende, & à ses Ambassadeurs & Envoyés près des Princes & Etats, & aux Consuls de la nation où lesdites Echelles & Ports sont situés, de faire publier & enregistrer la présente Ordonnance par-tout où besoin sera, de dresser des procès-verbaux & faire les procédures nécessaires contre les contrevenans, & de les envoyer en bonne & dûe forme aux Officiers de l'Amirauté, pour procéder sur iceux suivant la disposition de la présente Ordonnance. Mande auxdits Officiers de l'Amirauté de la faire pareillement publier & registrer, & de tenir la main à son exécution. Fait à Paris le vingt-cinquième jour de Juillet mil sept cent dix-neuf. *Signé, LOUIS. Et plus bas, FLEURIAU.*



ORDONNANCE DU ROI,

Qui permet aux Capitaines, Maîtres & Patrons des vaisseaux & autres bâtimens de ses sujets, qui armeront à l'avenir pour le commerce, d'employer dans le nombre des matelots qui composeront leurs équipages jusqu'à la concurrence du tiers de matelots étrangers.

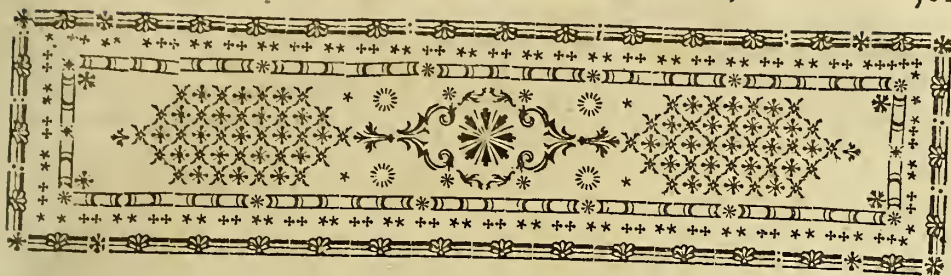
Du 20 Octobre 1723.

DE PAR LE ROI.

SUR ce qui a été représenté à Sa Majesté, qu'il étoit nécessaire pour l'avantage du commerce de son Royaume, de permettre d'embarquer sur les vaisseaux François un tiers de matelots étrangers, comme il se pratiquoit avant le Règlement du 4 Mars 1716, & la Déclaration du mois de Janvier dernier; à quoi Sa Majesté ayant égard, Elle a permis & permet aux Capitaines, Maîtres & Patrons des vaisseaux & autres bâtimens de ses sujets, qui armeront à l'avenir, d'employer dans le nombre des matelots qui composeront leur équipage, jusqu'à la concurrence du tiers de matelots étrangers, nonobstant ce qui est porté par ce Règlement du 4 Mars 1716, & par la Déclaration du mois de Janvier dernier, auxquelles Sa Majesté a dérogé & déroge à cet égard seulement. Veut cependant Sa Majesté que lesdits Capitaines, Maîtres & Patrons, ensemble leur Capitaine en second, leur Enseigne, Maître & premier Pilote,

soient originaires François, résidens dans le Royaume. Défend auxdits Capitaines, Maîtres & Patrons de comprendre dans leurs équipages un plus grand nombre de matelots étrangers que ledit tiers, à peine de 1500 livres d'amende, & de confiscation du bâtiment & du chargement. Défend aussi Sa Majesté aux Commissaires & Commis des Bureaux des Clafses, de leur délivrer aucuns rôles d'équipages sans faire mention du nombre de ces étrangers, soit qu'il soit du tiers ou au-dessous, à peine de révocation. Voulant au surplus Sa Majesté, que sur les rôles d'équipages dans la forme ci-dessus prescrite, les Officiers de l'Amirauté expédient les congés nécessaires sans difficulté. Mande Sa Majesté à Monf. le Comte de Toulouse, Amiral de France, de la faire publier & enregistrer par-tout où besoin sera. Fait à Versailles le vingtième jour d'Octobre 1723. Signé, LOUIS. Et plus bas, PHELYPEAUX,





T I T R E V I I I.

Des Propriétaires de navires.

LE feu Roi Louis XIV d'immortelle mémoire, qui conformément aux principes du grand Colbert, connoissoit si bien de quelle importance il est pour la splendeur & la force d'un Etat, que le commerce y fleurisse, & qui en conséquence, faisoit tous les moyens propres à inspirer à ses sujets le goût du négoce, n'a rien négligé durant tout le cours de son regne pour défabufer la Noblesse du frivole préjugé qu'on ne pouvoit faire commerce sans déroger.

Déjà en faveur des manufactures de draps à établir dans les villes de Sedan & d'Abbeville, il avoit par lettres-patentes du mois de Juillet 1646, & du mois d'Octobre 1663, non-seulement annobli les chefs de cette entreprise; mais encore, il leur avoit permis, « d'y associer telles personnes qu'ils jugeroient à propos, sans que pour raison de ce, ces associés fussent censés ni réputés avoir dérogé à noblesse sous prétexte de commerce & marchandise.

Déjà encore par Edit du mois de Mai 1664, & par une Déclaration du mois d'Août de la même année concernant les établissemens des compagnies des Indes Orientales & Occidentales » il avoit permis à tous ses sujets de quelle que qualité & condition qu'ils fussent d'y prendre intérêt, sans pour cela déroger à leur noblesse & privilèges.

Mais comme ce n'en étoit pas assez pour remplir ses vues, il porta un nouvel Edit au mois d'Août 1669, en faveur du commerce maritime, par lequel il déclara, conformément à l'art. 452 de l'Ordonnance de 1629, & aux Ordonnances précédentes, tant de Charles IX, d'Henri IV, que de Louis XIII, des années 1566, 1604 & 1626, que tous Gentilshommes pourroient par eux ou par personnes interposées entrer en société, prendre part dans les vaisseaux marchands, denrées & marchandises d'iceux, sans que pour raison de ce, ils fussent censés & réputés déroger à noblesse, pourvu toutes fois qu'ils ne vendissent point en détail.

C'est en conformité, & par extension de cet Edit que le premier article du présent titre a été dressé.

Il ne restoit plus que le commerce de terre, au sujet duquel, le Roi ne s'étoit pas encore expliqué nettement, quoiqu'il eût déjà marqué plus d'une

fois, l'estime qu'il faisoit du commerce en général, en accordant des lettres de noblesse à ceux qui s'y étoit distingués d'une manière particulière ; & c'est ce qui donna lieu à un dernier Edit du mois de Décembre 1701, dont l'article premier est conçu en ces termes, voulons que *tous nos sujets nobles par extraction, par charges ou autrement, excepté ceux qui sont actuellement revêtus de charges de magistrature, puissent faire librement toute sorte de commerce en gros, tant en dedans qu'au dehors du Royaume, pour leur compte ou par commission, sans déroger à leur noblesse.*

L'article 4 explique ensuite ce que c'est que le commerce en gros, pour le distinguer du commerce en détail ; » c'est-à-dire, de celui qui se fait en boutique ouverte avec étalage, ou enseignemens aux portes des magasins ; » commerce qui déroge encore véritablement aujourd'hui, comme il a dérogé de tout temps.

De tels encouragemens pour le commerce en gros, soutenus de l'exemple de l'Italie, de l'Angleterre & de la Hollande, auroient dû produire un plein effet, en triomphant du préjugé de la noblesse Françoisé ; mais jusqu'ici on n'a vu que fort peu de nobles renoncer à leurs anciennes idées sur ce sujet ; & cela n'est pas étonnant, puisqu'il a fallu tant de temps à cette même noblesse, pour demeurer convaincue que l'ignorance ne devoit pas faire son appanage, être mise au rang de ses titres.

Il a paru depuis peu, entr'autres écrits sur cette matière, deux brochures extrêmement intéressantes & parfaitement bien écrites ; l'une intitulée la noblesse commerçante par M. l'Abbé Coyer, l'autre la noblesse militaires ou le patriote François ; ouvrage que l'on attribue à M. le Chevalier d'Arcq.

L'Auteur de la première, avec des traits plein de feu & d'agrément, affaiblis du sel piquant d'une fine plaisanterie, a su joindre aux armes du ridicule, la force du raisonnement pour détromper tous ceux à qui un orgueilleux préjugé, persuade que le commerce déroge à la noblesse ; & s'il a passé le but en quelques endroits, c'est qu'à certains maux, il faut couper dans le vif & ne pas craindre de rendre l'opération plus vive & plus douloureuse, pour ne rien laisser qui puisse faire r'ouvrir la playe dans la suite.

Dans l'autre brochure, on voit un noble, guerrier par état & par sentiment, qui ne connoît rien de grand que les vertus militaires ; tout occupé des avantages & de la gloire qui accompagnent la profession des armes, il veut qu'il n'y en ait point d'autre qui puisse convenir à la noblesse, qu'il regarde comme militaire par essence.

Voilà le beau côté de son système, qui, par l'éclat qu'il répand de toutes parts, semble d'abord lui donner l'avantage sur son adversaire : mais si l'on fait attention que celui-ci, loin de travailler à détourner les nobles du désir de s'illustrer par la voye des armes, n'a songé en exhortant la noblesse indigente à se relever par le commerce, que pour se trouver dans la suite en état de défendre la patrie contre les ennemis ; on reconnoît qu'au fonds il vise au même but, & qu'il y va même plus sûrement, en ce qu'il offre à cette noblesse indigente, les moyens d'agir, & que l'autre la laisse dans son impuissance, avec un regret d'autant plus vif de ne pouvoir entrer dans la carrière qu'on l'invite à courir, qu'elle lui est montrée plus brillante.

Si l'Auteur s'en fût tenu là, néanmoins on lui auroit passé son enthousiasme ;

ses idées de gloire gigantesques & ses paralogismes. Mais comment lui par donner les écarts qu'il s'est permis contre le commerce? a-t-il donc prétendu blâmer la protection constante que le Gouvernement accorde au commerce depuis un siècle?

Ceux qui n'ont pas lu ces deux brochures, peuvent avoir recours au Mercure de France, Mars 1756, pag. 109 & Avril de la même année 2e. vol. pag. 68, & aux Journeaux de Trévoux aussi Mars 1756, pag. 726, Avril premier vol. pag. 878, Juin pag. 1461, & Juillet premier vol. pag. 1581, où l'on en trouve des extraits détaillés & bien raisonnés.

Ces deux brochures au reste en ont fait naître plusieurs autres pour & contre de divers auteurs; mais il n'appartenoit qu'à M. l'Abbé Coyer de défendre dignement sa cause, & c'est ce qu'il a fait dans un dernier ouvrage, d'une manière si supérieure & avec des raisons si victorieuses, que vraisemblablement son adversaire n'osera pas répliquer. Ce dernier ouvrage est intitulé, Développement & défense du système de la noblesse commerçante, à Amsterdam, 1757. Il a paru néanmoins depuis une nouvelle brochure d'un prétendu conciliateur sous ce titre, *la noblesse telle qu'elle doit être*. Mais quel médiateur, qu'un homme qui se déclare si ouvertement contre le commerce, & d'une manière si indécente! il ne falloit donc pas le reconnoître pour arbitre. V. le Journal de Trévoux du mois de Février 1759, pag. 513 & suivantes.

Il est arrivé de ces divers écrits, que chacun a eu ses partisans & les a conservés. Il n'est pas donné à l'humanité de se défaire tout-à-coup des anciens préjugés pour suivre uniformément le parti de la raison & de la vérité. Ce qu'il y a de singulier néanmoins, c'est de voir des nobles, non-seulement ne pas rougir de prendre des emplois auxquels l'opinion commune n'attache que du mépris & de la honte, par préférence aux opérations du commerce, pour lesquelles ils ne montrent qu'un dédain injurieux; mais encore faire sourdement le trafic, au préjudice même du bien de l'Etat. S'ils ne croient pas déroger en faisant un commerce illicite, qui ne peut que les deshonoré à tous égards; pourquoi voyent-ils avec d'autres yeux le commerce permis & autorisé, auquel leur Souverain même les invite depuis si long-temps.

ARTICLE PREMIER.

Pourront nos sujets *de quelque qualité & condition qu'ils soient*, faire construire ou acheter des navires, les équiper pour eux, les fréter à d'autres, & faire le commerce de la mer par eux ou par personnes interposées; sans que pour raison de ce, les gentilshommes soient réputés faire acte dérogeant à la noblesse, pourvu toutefois qu'ils ne vendent point en détail.

De *quelque qualité & condition qu'ils soient*, sauf les Ecclésiastiques; car le commerce leur étant interdit, il est évident qu'ils ne peuvent être armateurs de navires. Arrêt solennel du grand Conseil du 22 Mai 1724, contre Noel Jouin, Prêtre & armateur à St. Malo. Brillon. *verb. Clercs qui négocient.* fol. 469 & 470.

B b b b ij

Par le droit Romain il n'étoit pas permis aux Sénateurs d'avoir des navires. Leg. 3. ff. *de vac. & excusat munerum*, ni aux Gouverneurs de Provinces dans leurs départemens. Leg. 49, §. 2. ff. *de jure fisci*. Sur quoi Loccenius *de jure maritimo & navali lib. 1.º cap. 2. n. 1.º fol. 15*, dit, *ne acquitendi & negociandi promiscuâ libertate, studio que quæstus à publicâ administratione avocarentur, aut commoda mercatorum interciperent*. Cette dernière raison est la véritable; l'abus du pouvoir est une tentation à laquelle on résiste difficilement.

Faire construire ou acheter un navire, l'équiper & le faire naviger pour soi-même ou pour autrui, en le fretant à d'autres; acheter des marchandises pour en former la cargaison, vendre les retours qui en proviendront par soi-même ou par des commissionnaires; ce sont là autant d'actes du commerce maritime que cet article permet aux gentilshommes de faire sans déroger à la noblesse, pourvu qu'ils s'abstiennent de vendre en détail.

Mais dès qu'ils font le commerce, ils sont sujets à toutes les loix qui le concernent, & par conséquent à la contrainte par corps dans tous les cas où les négocians roturiers y sont assujettis. C'est peut-être la principale raison qui les éloignent du commerce, sans faire attention qu'ils pourroient en tout cas éviter cet inconvénient, en formant des sociétés en commandite, ou régler leur commerce & leurs entreprises, de manière à ne pas s'exposer à l'affront de l'emprisonnement.

Quiconque fait bâtir ou achete un vaisseau dans un port du Royaume, est obligé conformément au Règlement du 24 Octobre 1681, appelé le Règlement de Strasbourg, confirmé par lettres-patentes du 17 Janvier 1703, enregistrées au Parlement le 27 du même mois, d'en faire sa déclaration devant les officiers de l'Amirauté de son domicile, avec indication des personnes qui y ont part, s'il ne lui appartient pas entier, lesquels intéressés ne peuvent être étrangers; mais seulement François demeurans actuellement dans le Royaume; & au surplus il doit faire enregistrer au greffe son contrat de propriété. C'est la disposition de l'art. 4, renouvelée tant par le Règlement du premier Mars 1716, art. 11, que par l'Ordonnance du 18 Janvier 1717.

Si c'est un vaisseau que quelqu'un veuille faire bâtir en pays étranger; il faut, aux termes de l'article 5, qu'il en fasse tout de même sa déclaration à l'Amirauté, aussi-tôt qu'il en aura donné le premier ordre, & qu'il la réitère lorsqu'il sera achevé; laquelle déclaration contiendra le lieu où le vaisseau sera bâti, le port & le voyage auquel il le destine, ensemble les intéressés en la propriété du vaisseau, qui doivent également être François demeurans dans le Royaume.

Et si c'est un vaisseau qu'on veuille acheter en pays étranger, il faut suivant l'article 6, que celui qui se propose, en fasse aussi sa déclaration à l'Amirauté; & qu'après l'achat, il déclare tout de même les noms de ses participants, & qu'il en fasse enregistrer le contrat au Greffe.

L'article 7, ordonne de plus que si dans les pays où les François feront construire ou acheteront des vaisseaux, il y a un Consul de la nation Française, il faudra en rapporter le certificat, contenant l'état & la qualité du vaisseau, & la connoissance qu'il aura des vendeurs ou entrepreneurs, ensem-

ble des notaires & autres personnes publiques qui auront passé les contrats, qui seront à cet effet de lui légalisés.

L'article 8, concerne le rôle d'équipage qui doit être déposé au greffe de l'Amirauté, *suprà*, titre du capitaine & des congés; & l'article 9 ajoute que ceux des sujets du Roi qui, ayant acheté ou fait construire des vaisseaux dans les pays étrangers, les revendent aux étrangers, seront tenus d'en faire pareillement leur déclaration à l'Amirauté & de faire enregistrer le contrat au greffe.

Tout cela a été ainsi ordonné, tant pour la sûreté publique, que pour empêcher les sujets du Roi, de prêter leurs noms aux étrangers & d'acheter d'eux des vaisseaux par contrats simulés, pour les faire participer secrètement au commerce du Royaume; le tout à peine de confiscation des vaisseaux & de 1000 livres d'amende, & même de punition corporelle en cas de récidive, tant contre les armateurs que contre les capitaines, maîtres & patrons, suivant les articles premier & 10, du même Règlement. Tout cela aussi a encore été prescrit de nouveau par le Règlement du premier Mars 1716, art. 8, 9, 11, & 12. L'art. 9 défend de plus aux Consuls François de donner de fausses attestations, ni de favoriser en aucune sorte les fraudes à cet égard, sous peine de 1500 livres d'amende, d'être privés de leur Consulat & déclarés indignes & incapables d'en posséder aucun à l'avenir. Au surplus ces défenses, d'avoir des intéressés étrangers dans les vaisseaux François, regardent aussi bien les étrangers habitués dans le Royaume, que ceux qui n'y demeurent pas; à moins que le Roi, pour des considérations particulières, n'en accorde la dispense à des étrangers domiciliés dans le Royaume; ce qui n'est pas rare, sur-tout lorsque ces étrangers y sont mariés & qu'ils paroissent y avoir fait un établissement fixe, quoiqu'il n'ayent pas obtenu de lettres de naturalité.

R E G L E M E N T,

Que le Roi veut être observé par ses sujets qui acheteront ou feront construire des vaisseaux, barques & autres bâtimens de mer, tant en France que dans les pays étrangers, & par ceux qui seront préposés pour la délivrance des congés & passe-ports de M. le Comte de Vermandois, Amiral de France, pour la navigation desdits bâtimens.

Donné à Strasbourg le vingt-quatrième Octobre 1681.

Et les Lettres-Patentes de confirmation dudit Règlement du dix-septième Janvier 1703.

Enregistrées au Parlement le 27 du même mois.

PREMIEREMENT,

SA MAJESTÉ fait défenses à tous ses sujets de prêter leurs noms aux étrangers, & d'acheter d'eux aucuns vaisseaux par contrats simulés,

& à tous maîtres, capitaines & patrons François de prendre des congés & passe-ports de mondit sieur l'Amiral, pour les faire naviger sous le pavillon François, à peine de confiscation desdits vaisseaux, & de mille livres d'amende, &

même de punition corporelle en cas de récidive, tant contre ceux qui auront prêté leurs noms, que contre les maîtres & patrons qui auront pris les congés.

II. Veut Sa Majesté que les commissions, congés & passe-ports ne soient donnés qu'aux vaisseaux & bâtimens qui seront actuellement dans les ports de France, & que lesdits congés soient limités pour le temps qui conviendra pour le voyage, pour lequel le congé sera expédié, & au plus pour six mois; qu'ils soient nuls après ledit temps, & qu'il en soit mis une clause expresse dans lesdits congés, excepté pour les voyages de long cours, pour lesquels le congé sera expédié pour tout le voyage seulement; & toutefois ledit congé ne pourra servir que pour une année.

III. Permet toutefois Sa Majesté de donner des congés pour les vaisseaux que ses sujets auront achetés ou fait construire dans les pays étrangers, & qui n'auront encore abordé aucun port du Royaume, lesquels congés seront limités pour trois mois seulement, sans qu'il leur en puisse être donné d'autres, si dans ce cas ils ne sont amenés dans les ports du Royaume.

IV. Veut Sa Majesté que les marchands & autres particuliers qui auront fait bâtir ou acheter des vaisseaux bâtis dans les ports du Royaume, fassent leurs déclarations pardevant les officiers des sieges d'Amirauté de leur demeure, que le vaisseau leur appartient entièrement, ou en cas qu'aucun n'y ait part, qu'ils déclarent les noms de leurs participes, qui ne pourront être étrangers, mais seulement François demeurans actuellement dans le Royaume, & fassent enregistrer au Greffe les contrats de leur propriété.

V. En cas qu'aucun François veuille faire bâtir quelque vaisseau dans les pays étrangers, Sa Majesté veut qu'il fasse sa déclaration ausdits sieges, aussi-tôt qu'il en donnera le premier ordre, & qu'il l'a réitére lorsqu'il sera achevé, laquelle déclaration contiendra le lieu où ledit vaisseau sera bâti, le port & le voyage auquel il le destine, ensemble les participes & intéressés en la propriété du vaisseau, lesquels seront François demeurans dans le Royaume, ainsi qu'il est dit ci-dessus.

VI. En cas qu'aucun François veuille acheter quelque vaisseau dans les pays étrangers, Sa Majesté veut qu'il en fasse sa déclaration aux officiers de l'Amirauté du lieu de sa demeure; & qu'après l'achat, il leur déclare le nom de ses participes, & en fasse enregistrer le contrat au Greffe du même siege.

VII. En cas qu'il y ait un Consul de nation Française établi dans les pays où les François

feront construire ou acheteront des vaisseaux; veut Sa Majesté qu'ils soient tenus de rapporter ausdits officiers de l'Amirauté, l'attestation du Consul, contenant l'état & qualité du vaisseau, & la connoissance qu'il aura des vendeurs ou entrepreneurs, ensemble les Notaires & autres personnes publiques, qui auront passé les contrats, qui seront à cet effet par lui légalisés.

VIII. Veut Sa Majesté que les propriétaires des vaisseaux bâtis dans le Royaume, ou bâtis & achetés dans les pays étrangers aux conditions ci-dessus, soient tenus de mettre au Greffe de l'Amirauté, le rôle des équipages desdits vaisseaux, contenant les noms, âge, demeure & pays des officiers mariniens & matelots dont ils seront composés, soit qu'il soient en France, soit qu'ils soient dans les pays étrangers, & qu'il ne leur soit donné aucun congé ou passe-port, si le capitaine, maître ou patron, ensemble les autres officiers & les deux tiers desdits équipages ne sont François actuellement demeurans dans le Royaume.

IX. Enjoint Sa Majesté à ses sujets qui auront acheté ou fait construire des vaisseaux dans les pays étrangers, & qui les revendront aux étrangers, d'en faire leurs déclarations, & enregistrer le contrat au Greffe de l'Amirauté du lieu de leur demeure.

X. Sa Majesté veut que les marchands, capitaines, maîtres, patrons & propriétaires de vaisseaux, ensemble les préposés à la délivrance des congés & passe-ports de mondit sieur l'Amiral, qui n'observeront pas les conditions prescrites par le présent Règlement, soient punis par la confiscation des vaisseaux & marchandises de leur chargement, & par l'amende de mille livres, & de punition corporelle en cas de récidive.

Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Comte de Vermandois, Amiral de France, de tenir la main à l'exacte observation du présent Règlement, & aux officiers établis en chacun siege de l'Amirauté du Royaume, de la faire publier, afficher & registrer en chacun desdits sieges, à ce qu'aucun n'en prétendent cause d'ignorance. Fait à Strasbourg le vingt-quatrième jour d'Octobre mil six cent quatre-vingt-un. *Signé, LOUIS. Et plus bas, par le Roi. Colbert collationné. Signé, PHELYPEAUX.*

LOUIS par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre: A tous ceux qui ces présentes Lettres-verront: Salut. Nous avons ci-devant fait un Règlement en date du 24 Octobre 1681, concernant les formalités que nous voulons être observées par nos sujets qui achètent ou font construire des vaisseaux ou autres

bâtimens de mer, tant dans notre Royaume que dans les pays étrangers, & celles que nous avons estimé devoir être établies pour la délivrance des congés & passe-ports pour la navigation desdits bâtimens. Ce Règlement, qui a été publié & enregistré dans tous les sieges d'Amirauté, a été depuis régulièrement observé; & comme nous en connoissons de plus en plus l'utilité, & qu'il est nécessaire que les dispositions qu'il contient soient connues à nos Cours, afin qu'elles aient à s'y conformer dans les jugemens des procès qui peuvent y être portés. A ces causes, en confirmant ledit Règlement du 24 Octobre 1681, ci-attaché sous le contre-scel de notre Chancellerie, contenant dix articles, nous l'avons autorisé & autorisons par ces présentes signées de notre main. Voulons qu'il soit enregistré en nos Cours, & exécuté selon sa forme &

teneur, à la réserve toutefois de l'article second, en ce qui concerne la durée des congés pour les voyages de long cours, que nous permettons de proroger jusqu'à deux ans pour le Levant & pour les Indes orientales. Si donnons en mandement à nos amés & féaux Conseillers les Gens tenant notre Cour de Parlement à Paris, que ces Présentes, ensemble ledit Règlement ils aient à faire lire, publier & enregistrer, & le contenu en icelui, garder & observer selon sa forme & teneur, en ce qu'il n'y est dérogé par ces Présentes. En témoin de quoi nous y avons fait apposer notre scel: Car tel est notre plaisir. Donné à Versailles le dix-septième jour de Janvier, l'an de grace mil sept cent trois, & de notre regne le soixantième. *Signé*, LOUIS; & sur le rempli, par le Roi, PHELYPEAUX. Et scellé du grand sceau de cire jaune.

ORDONNANCE DU ROI,

Qui oblige les François de se défaire de la part qu'ils ont avec les étrangers dans les bâtimens construits ou achetés dans les ports du Royaume, & dans les pays étrangers, ou d'en acquérir la totalité.

Donnée à Paris le 18 Janvier 1717.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée qu'au préjudice de son Règlement du premier Mars 1716, qui ordonne à ses sujets qui auront fait bâtir ou acheter des vaisseaux dans les ports du Royaume, ou dans les pays étrangers, de déclarer & justifier à l'Amirauté la plus prochaine de leur domicile, que lescdits vaisseaux leur appartiennent en entier, ou que leurs participes sont François domiciliés dans le Royaume, sans que les étrangers y aient aucune part; il y a cependant plusieurs de ces vaisseaux qui navigent actuellement en contrevenant audit règlement, & dans lesquels les étrangers ont intérêt, par la facilité que les François ont à prêter leurs noms, & étant nécessaire de remédier à cet abus, & d'en empêcher la continuation; Sa Majesté, de l'avis de Monsieur le Duc d'Orléans, son Oncle, Régent, a ordonné & ordonne à tous ses sujets

qui ont part avec les étrangers dans les bâtimens construits ou achetés dans les ports du Royaume, ou dans les pays étrangers, de se défaire de celle qu'ils y ont, ou d'acquérir la totalité desdits bâtimens, ce qu'ils seront tenus de faire avant le dernier Décembre prochain: Après lequel temps, Sa Majesté veut & entend que tous lescdits bâtimens seront indistinctement sujets à tous les articles dudit Règlement du premier Mars 1716.

Mande Sa Majesté à Mons^r. le Comte de Toulouse, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance, de la faire publier & enregistrer par-tout où besoin fera, & de donner des ordres nécessaires pour sa pleine & entière exécution. Fait à Paris le dix-huitième jour de Janvier mil sept cent dix-sept. *Signé*, LOUIS. Et plus bas, PHELYPEAUX.



ARTICLE II.

L Es propriétaires de navires seront responsables des faits du maître : mais ils en demeureront déchargés en abandonnant leur bâtiment & le fret.

P Our pouvoir se dire propriétaire d'un navire sans contradiction, il faut produire l'acte justificatif de la propriété ; tel qu'un marché pour la construction d'un navire ; ou l'acte par lequel on aura déclaré au greffe de l'Amirauté le mettre sur chantier, sinon le contrat d'achat qu'on en aura fait du vrai propriétaire ; ou enfin que sur une déclaration de propriété faite au greffe de l'Amirauté, le navire ait fait un voyage en mer, aux risques du déclarant, à moins qu'il ne l'ait acquis par décret, auquel cas, la propriété est dès-lors incommutablement acquise.

L'obligation imposée au propriétaire de répondre des faits du maître ou capitaine, est encore plus étroite dans la loi première §. 5. ff. de *exercitoria actione* ; en ce qu'il y est décidé, que le propriétaire est tenu indistinctement de la garantie ; en ces termes, *omnia enim facta magistri debet prestare qui eum præposuit, alioquin contrahentes deciperentur* : sur quoi Peckius page 86 dit, *quid enim interest per se exercitor, an per eum quem ipse substituit, contractum ineat*. Et ensuite, *qui enim aliquem præponit, is clara & aperta voce dicere videtur, hunc ego præposui, qui volet cum eo contrahat* : au lieu que notre article ne rend le propriétaire responsable des faits de son capitaine, que, jusqu'à concurrence du bâtiment & du fret, & qu'il est quitte en abandonnant l'un & l'autre ; ce qui est plus juste. Aussi est-ce l'avis de Vinnius sur Peckius in lege 4, de *exercit. actione* fol. 155, & ce qui se pratique en Hollande ; idem Loccenius de *jure marit. lib. 3, cap. 8, n. 10, fol. 295*.

Il est pourtant des cas où il ne se libère pas, en déclarant faire cet abandon. Et d'abord cela est évident, s'il s'agit de dettes contractées par le capitaine pour causes qui aient réellement tourné au profit du navire ; alors que le navire arrive à bon port, ou non, l'armateur ne peut se dispenser de payer. Et du nombre de ces dettes, est le salaire dû à un pilote qui aura piloté le navire d'un endroit à l'autre, pour raison duquel salaire, le capitaine aura tiré un mandement sur l'armateur, quoique le navire ait fait naufrage dans la suite sous la conduite d'un autre pilote ; la raison est que ces dettes sont propres & personnelles à l'armateur tout comme s'il les eût contractées lui-même. Il en faut dire autant du cas observé sur l'article 19 ci-dessus, tit. du capitaine ; & ce cas est lorsque le capitaine a emprunté de l'argent pendant le voyage, pour les besoins du navire. Alors encore, que le capitaine ait fait un bon emploi de l'argent ou non, & quoique le navire vienne à périr dans la suite, le propriétaire n'est pas moins tenu de payer la somme due au prêteur, sauf son recours contre le capitaine s'il a malversé : l'intérêt public l'exige de la sorte. Autre chose seroit, si c'étoit un prêt à la grosse & que le navire périt ensuite. Consulat ch. 236, & c'est peut-être la véritable raison pour laquelle on ne voit

voit guere de contrats à la grosse pour ce cas de nécessité d'un vaisseau durant le voyage. Il y a encore à ajouter le cas de la prévarication du capitaine & des gens de son équipage en fait d'armement en course. V. *infra*, l'article 2 du titre des prises, & l'article suivant.

A cela près il est juste que le propriétaire, ne soit tenu des faits du maître que jusqu'à concurrence du navire & du fret; & cela est conforme au statut de Hambourg cité par Kuricke sur l'art. 3, tit. 6 du droit Hanseatique *fol.* 766; autrement il courroient risque d'être ruiné par la mauvaise foi ou par les étourderies de son capitaine; & cette crainte ne pourroit manquer d'être fatale à la navigation. C'est bien assez qu'il soit exposé à la perte de son navire & du fret, pour que son intérêt indépendamment, même des marchandises de sa cargaison, l'engage à faire choix d'un capitaine sur lequel il puisse naturellement compter.

La garantie qu'il y a lieu d'exercer contre lui à ce sujet, étant donc bornée à la valeur du navire & du fret, il s'ensuit que les marchandises qu'il avoit dans le navire en sont exempts de même que ses autres biens.

Au reste les faits du maître, comprennent ses fautes; c'est-à-dire, celles dont il doit répondre naturellement, aussi-bien que ses engagements & ses prévarications; mais de ces engagements, il faut distraire ceux qu'il n'a pas droit de contracter sans l'aveu du propriétaire, relativement aux articles 5 & 17, du tit. premier ci-dessus, à l'art. 2 tit. des chartes-parties, & à l'art. 8, du tit. des contrats à la grosse. Dans tous ces cas, le propriétaire, n'est nullement obligé par le fait du maître, ceux qui ont contracté avec lui seul, devant s'imputer leur défaut de prévoyance. C'est à quoi revient ce que dit Loccenius *suprà* n. 6 *fol.* 290.

Si le navire appartient à plusieurs, tous sont tenus solidairement des faits du maître. Loccenius *ibid.* n. 5 & 8. Vinnius sur Peckius *loc. cit. fol. eodem* 155; & c'est la disposition des loix premiere & 2, ff. de exercitoria actione. Kuricke quest. 20, *fol.* 875.

Les mêmes, Loccenius, n. 14, *fol.* 299, & Vinnius in Peckium tit. de exercitoria actione *fol.* 149, notre A; en convenant qu'il est permis au créancier de s'adresser au capitaine ou au propriétaire du navire à son choix, ajoutent que s'il en a attaqué un, il ne peut plus alors inquiéter l'autre; mais cela n'est pas régulier, & ne roule que sur les vaines subtilités du droit Romain, par rapport aux actions. Rien n'empêche le créancier de poursuivre le maître & le propriétaire tout ensemble, ou le propriétaire, après avoir fait condamner le maître seul; & la procédure qu'il y a alors à faire se réduit à faire déclarer exécutoire contre le propriétaire, le jugement qu'il a obtenu contre le capitaine. Sentence de Marseille du 24 Avril 1750; car le propriétaire étant sur le lieu, ou étant représenté par un correspondant, c'est contre lui seul que la condamnation doit s'exécuter, & nullement contre le capitaine qui n'ayant que contracté qu'en nom qualifié, n'est pas obligé personnellement; & si dans l'usage, le créancier s'adresse à lui, c'est pour lui faire reconnoître la dette, & pour prévenir l'exception du propriétaire, qui ne manqueroit pas de demander qu'il fût mis en cause pour reconnoître ou contester.

Il n'y a d'action directe & de condamnation exécutoire contre le maître, que lorsque l'engagement lui est propre & personnel; comme pour l'obliger

de remplir ses connoissemens , de répondre de ses faits , de ses fautes ou délits. Tout autres jugemens rendus contre lui , ne sont exécutoires que contre le propriétaire , ou ce qui est la même chose , s'ils le sont contre lui , ce ne peut être qu'en nom qualifié comme représentant le propriétaire jusqu'à concurrence de ce qu'il a entre les mains à lui appartenant.

ARTICLE III.

NE feront toutes fois les propriétaires des navires équipés en guerre , responsables des délits & déprédations commises en mer par les gens de guerre , étant sur leurs vaisseaux , ou par les équipages , sinon jusqu'à concurrence de la somme pour laquelle ils auront donné caution , si ce n'est qu'ils en soient participans ou complices.

IL s'ensuit de cet article , qui est tout à la fois , une extension & une limitation de l'article précédent , que les faits du maître comprennent aussi les délits , & déprédations commises , tant par le capitaine que par les gens de l'équipage. C'est aussi l'avis de Loccenius *ibid.* n. 5 & 11, *fol.* 289, 296 & *cap.* 9, n. 14, *fol.* 313 , & que le propriétaire , excepté dans les armemens en course , en doit répondre indistinctement , si mieux il n'aime abandonner le navire & le fret.

Mais dans les armemens en guerre , & c'est ici la limitation , il n'en répond que jusqu'à la concurrence de la somme pour laquelle il aura donné caution , laquelle somme est de 15000 liv. suivant l'article 2 du tit. des prises ci-après.

Ce qui s'entend toutefois , aux termes de la clause finale du présent article , s'il n'est participant ou complice de ces délits & déprédations , auquel cas , non-seulement il sera tenu par action civile solidaire de tous les dommages & intérêts en résultans ; mais encore il pourra être poursuivi à l'extraordinaire , suivant la nature du délit pour en subir la juste peine.

Cependant pour le réputer complice , à l'effet de l'assujettir à l'action au criminel , ce ne seroit pas assez qu'il eût connoissance des déprédations ; & même qu'il en eût partagé le profit ; il faudroit encore qu'il fût convaincu d'avoir ordonné ou conseillé ces déprédations , soit par écrit ou de vive voix. Mais par rapport à la restitution avec dommages & intérêts solidaires , il suffiroit qu'il eût pris sa part des choses pillées & volées , & même qu'il n'en eût pas fait la révélation , sinon aussi-tôt qu'il en auroit eu connoissance , au moins avant qu'il en fût porté des plaintes.

Au surplus , par le Règlement du 23 Juillet 1704 , art. 13 , & par celui du 21 Octobre 1744 , article 17 , il paroît qu'il a été dérogé à la disposition du présent article , & il faut dire en conséquence que l'armateur en course est tenu de tous les dommages & intérêts résultans des délits & déprédations de la course , sans pouvoir être quitte en payant la somme pour laquelle il a donné caution. V. les observations sur l'art. 2 du tit. des prises.

ARTICLE IV.

POURRONT tous propriétaires de navires, congédier le maître en le remboursant, s'il le requiert, de la part qu'il aura au vaisseau au dire de gens à ce connoissans.

CET article paroît tiré des Us & Coutumes de la mer, si ce n'est qu'il n'exige pas que ce soit *avec sujet & pour cause légitime*, comme l'art. 14 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique qui est le 4, tit. 2 du droit Hanséatique, & l'auteur des notes sur le premier des jugemens d'Oleron, n. 4. Est-ce une omission ou une suppression réfléchie ?

Ce qui feroit croire que ce n'est qu'une omission, & qu'au fonds il est bien entendu qu'il faut une cause légitime pour congédier ainsi le maître qui a une part dans le vaisseau, c'est que l'article 6 ci-après, ne veut pas qu'un associé puisse être contraint de procéder à la licitation du navire commun, sauf le cas qui y est exprimé. Mais on peut répondre que l'argument tiré de cet article 6, n'emporte aucune contradiction avec celui-ci, puisque le maître *combourgeois*. (C'est ainsi que dans les Us & Coutumes de la mer on appelle celui qui a part dans le navire) ne peut être forcé de recevoir le remboursement de sa portion, & qu'il lui est seulement libre d'exiger son remboursement lorsqu'il est congédié.

Dès il s'ensuit que notre article doit être pris à la lettre par rapport à la faculté qu'il accorde à *tous propriétaires de navires de congédier le maître en le remboursant s'il le requiert*, & que son esprit est qu'ils peuvent user de cette faculté, sans cause comme avec cause légitime. En effet l'intérêt qu'a le maître dans le navire, ne doit pas être un obstacle à son congé, à cause que par-là il leur feroit la loi; ce qui le mettroit en état de leur nuire, sans qu'ils eussent le moyen d'y remédier. Car il pourroit arriver tel cas, où les propriétaires auroient grand intérêt à se débarrasser d'un capitaine, quoiqu'ils n'auroient aucune raison à alléguer en justice pour le congédier. En un mot le seul changement de volonté de la part des autres propriétaires suffit pour les autoriser à congédier le maître, aux termes de cet article, pourvu néanmoins qu'ils forment le plus grand nombre relativement à l'article suivant.

Mais de la même manière qu'ils ne veulent plus lui confier la direction du navire, quoiqu'il ait part, & que cette part ait de quoi les rassurer en quelque sorte. (D'où vient qu'anciennement on cherchoit toujours par préférence des maîtres ou patrons *combourgeois*; c'est-à-dire, qui eussent part au vaisseau, suivant la remarque du même auteur des notes sur le premier article des jugemens d'Oleron n. 3.) De même, & à plus forte raison, le maître congédié, est-il en droit de refuser sa confiance au nouveau maître que ses copropriétaires établiront pour la conduite du navire. Et c'est pour cela que s'il requiert le remboursement de la portion qu'il a dans le vaisseau, ses copropriétaires ne pourront s'en défendre. Ce remboursement au reste, ils seront tenus de le faire, à dire d'experts suivant cet article, qui en cela est plus régulier

C c c c ij

que l'art. 14 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique déjà cité, qui dit simplement, au prix qu'il l'aura acheté, attendu que de part ou d'autre il pourroit y avoir de la lésion, s'il falloit se régler sur le prix de l'achat.

D'un autre côté aussi, & cela est également juste, il ne peut être forcé de recevoir son remboursement qu'autant qu'il l'a requis; le droit qu'ont ses copropriétaires de lui ôter la maîtrise & le commandement du navire, n'allant pas jusqu'à l'obliger de leur céder & abandonner sa portion dans le vaisseau. De sorte qu'en cette partie demeurant le maître de son sort, il dépend de lui d'exiger son remboursement, ou de rester intéressé dans le navire comme auparavant. La première faculté lui est donnée par ces mots de notre article, *s'il le requiert*, & la seconde par l'article 6 ci-après qui lui permet de refuser la licitation.

Comme par l'article suivant, en ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires, c'est l'avis du plus grand nombre qui doit décider, il faut dire que le concours unanime n'est nullement nécessaire pour congédier le maître leur cointéressé, & qu'il suffit tout de même de l'avis du plus grand nombre. Mais alors si le maître requiert son remboursement, j'estime qu'il n'y a que ceux qui l'ont congédié qui en son tenus, & qu'ils ne peuvent obliger les autres d'y contribuer; nul ne pouvant être forcé d'acquiescer. C'est assez pour eux, qu'ils souffrent le déplacement d'un maître qu'ils croient devoir être conservé. Cependant quoiqu'ils n'aient pas concouru pour lui donner son congé, rien n'empêche qu'ils ne soient admis à entrer en part de sa portion, en offrant de contribuer à son remboursement, aussi-tôt qu'ils auront été informés que le maître l'aura requis.

Une disposition remarquable, autant par le fonds de justice qu'il y regne, que par la singularité du cas, est celle de l'article 56 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique. *Hodie art. 14, tit. 3, juris Hansæatici, ubi Kuricke.*

Il est question d'un trait de mauvaise foi du maître combourgeois, qui pour tromper ses copropriétaires, & leur donner un nouvel associé malgré eux, vend sa part dans le navire plus qu'elle ne vaut; c'est-à-dire, fait employer dans le contrat une somme plus considérable que celle pour laquelle la vente est véritablement faite; & il est décidé que les copropriétaires peuvent alors faire estimer cette portion par experts pour la prendre & retirer par préférence, au prix de l'estimation.

Cette décision me paroît si juste, que je crois qu'elle doit servir de règle; & même pour le droit de préférence qu'elle accorde aux copropriétaires, il semble qu'il y auroit lieu de l'étendre à toute vente quoique exempte de soupçon de fraude. C'est-à-dire, qu'il sembleroit juste suivant l'Arrêt du 9 Juin 1728, rapporté par Basnage sur l'art. 452 de la Coutume de Normandie, de permettre aux copropriétaires de retirer dans tous les cas, la portion que leur cointéressé auroit vendue sans leur en avoir offert la préférence; afin de leur éviter le désagrément d'avoir un associé de mauvaise humeur, ou qui leur déplairoit, si cela ne donnoit lieu de craindre que le copropriétaire résolu de vendre, ne trouvât pas d'acheteur, qui voulût faire valoir sa portion son juste prix, à cause de l'incertitude où il seroit de conserver son achat; & qu'ainsi ce copropriétaire ne demeurât à la discrétion de ses cointéressés, n'ayant pas droit de les forcer de liciter à cause de la disposition de l'art. 6. Il est pourtant vrai que tout in-

convenient cesseroit, si cette sorte de retraite n'avoit lieu que faute d'avoir offert la préférence, & si outre cela l'acheteur avoit la faculté de refuser son remboursement sur le pied de l'achat, pour le demander sur le pied de l'estimation.

Mais cette espece de retrait de bienfaisance ne peut avoir lieu en vente par décret suivant l'arrêt de Bourdeaux du 22 Décembre 1648, cité par Cleirac juridiction de la marine, art. 5, n. 16, pag. 401. La raison est qu'il étoit libre aux copropriétaires d'enchérir & de se rendre adjudicataires, & qu'ils doivent s'imputer leur manquement à cet égard.

Revenons à notre article, il n'est pas douteux, comme il a été observé, que la permission qu'il donne aux propriétaires, de congédier le maître qui a part au navire, en le remboursant ne soit pure & simple, qu'il y ait cause légitime ou non. Mais s'ensuit-il delà, que ce congé n'emporte aucuns dommages & intérêts au profit du maître, s'il est congédié sans cause valable, sous prétexte que l'article ne dit pas qu'il lui en fera dû ?

La question a été annoncée sur l'article 13, tit. 14 du liv. précédent, où j'ai dit d'avance qu'elle me paroïssoit préjugée par ledit article, en faveur du capitaine congédié sans cause raisonnable. Il ne s'agit plus ici que de répondre aux objections de ceux qui tiennent le contraire.

Ils se fondent d'abord précisément sur le silence de cet article, qui, disent-ils, a fixé le sort du capitaine congédié, & qui ayant permis de le remercier quoique intéressé dans le navire, sans autre condition que celle de lui rembourser la valeur de sa portion, a décidé par-là, que dans tous les cas le maître pouvoit être congédié sans dommages & intérêts, quoiqu'il n'en soit pas de même des autres officiers du navire & des matelots.

Ils ajoutent qu'il n'est pas à présumer qu'un propriétaire prenne le parti de renvoyer un capitaine qu'il a choisi, s'il n'a réellement de justes sujets de plainte contre lui, ou s'il n'a pas de puissans motifs pour lui retirer sa confiance: qu'il ne suffit pas qu'un capitaine ait la capacité requise pour bien conduire un navire, parce que le principal objet de l'armateur est la direction de la cargaison, ce qui exige autant de probité que d'intelligence & de bonne conduite; qu'il se peut que depuis qu'il a accordé un capitaine, il lui vienne des avis, qu'il a fait un mauvais choix, pour qu'il soit en droit de le renvoyer sans dommages & intérêts, attendu qu'il est des faits qui quoique véritables sont difficiles à prouver, & que si il en alléguoit quelques-uns capables de flétrir la réputation du capitaine, sans qu'il fût en état de les prouver, ils'exposeroient aux suites d'une accusation calomnieuse.

Mais en tout cela il n'y a rien de solide ni qui puisse faire impression. Il se peut à la vérité qu'un armateur, ne congédie son capitaine que pour causes justes & légitimes; mais il se peut aussi qu'il ne le fasse que par caprice, ou parce qu'un autre lui fait de meilleures conditions. Et il suffit que cela se puisse pour qu'il ait lieu d'examiner le sujet du congé, pour juger s'il sera avec ou sans dommages & intérêts, n'étant pas à présumer que cet article ait entendu qu'un capitaine pût être congédié sans dommages & intérêts indistinctement, tandis que l'Ordonnance en accorde à tout autre officier du navire & au simple matelot, s'il est congédié sans cause valable, quoique leur réputation n'ait pas à en souffrir à beaucoup près autant que celle du capitaine.

Que peut-on penser en effet d'un capitaine congédié ? Le moins qu'on en puisse présumer est qu'il manque d'expérience ou d'attention pour les intérêts des armateurs ; & de manière ou d'autre son renvoi ne peut que le décrier. Il est donc naturel & indispensable même de lui adjuger des dommages & intérêts s'il est congédié sans cause valable à l'exemple du matelot.

Mais, dit-on, cet article a fixé son fort, n'étant pas à présumer qu'il eût manqué de lui réserver son action en dommages & intérêts, s'il eût entendu qu'il fût en droit d'en prétendre. Mais aussi l'article a supposé, comme cela est tout naturel, que le congé ne seroit donné qu'avec cause valable ; que devient l'argument.

D'ailleurs l'article, n'ayant eu pour objet en tous cas, que la décision d'un point particulier, savoir que le maître pouvoit être congédié quoique ayant part dans le navire, ce qui n'étoit pas sans difficulté sur-tout le congé étant donné sans cause ; il convient de dire qu'il s'en est tenu là, sans toucher aux dommages & intérêts, qu'il laissoit dans les termes du droit commun ; sauf à recourir à ce qui seroit réglé dans la suite par rapport au congé des matelots & des autres officiers marinières. Car enfin comme il sera observé en son lieu, le maître dans l'esprit de l'Ordonnance est censé compris dans toutes les décisions qui concernent les matelots, excepté celles où il est mis expressément en opposition avec eux. Ainsi, si l'Ordonnance a voulu que le matelot congédié sans cause valable fût dédommagé, à plus forte raison l'a-t-elle voulu par rapport au capitaine. Et qu'on ne se prévale pas de ce que cet article n'en dit rien, parce qu'on peut répondre avec bien plus d'avantage, que n'ayant pas déclaré formellement que le maître congédié n'auroit aucuns dommages & intérêts à demander, il est fondé à les prétendre, s'il est renvoyé sans cause légitime, puisque cela est de droit & d'équité souveraine.

Le seul doute que l'on pourroit former à ce sujet, ce seroit de savoir si les dommages & intérêts ne devroient pas lui être adjugés à dire d'experts, sans se borner par proportion à ceux qui sont réglés par l'article 10 du tit. 4, liv. 3 ci-après, en faveur des matelots. Mais comme ce règlement par experts seroit embarrassant, que d'ailleurs cet article 10 regarde aussi-bien tous les officiers du navire que les matelots, aux termes de l'article 21 du même titre ; il est d'autant plus naturel de l'étendre aussi au capitaine, que, comme on vient de le dire, les décisions en général qui regardent les matelots sont censées le concerner tout de même proportion gardée. Ainsi tout invite à s'en tenir là, & à conclure en conséquence relativement à la Sentence de l'Amirauté de Marseille du 28 Novembre 1752, & à l'avis de Targa, pag. 43, n. 39, que si le maître est congédié sans cause valable, avant le voyage commencé, il lui sera payé pour dédommagement, le tiers de ses gages ou appointemens ; & que si c'est après le voyage commencé, il sera payé de ses gages en total, avec les frais de son retour, sans préjudice de la portion qui lui sera acquise, dans les gratifications qui lui avoient été accordées lors de son engagement, à proportion du temps de son service.

Tout cela est juste, & le propriétaire ou armateur n'a rien à dire, quelque cause de révocation qu'il ait, dès qu'il ne veut pas le déclarer. Il est vrai que si elles sont graves & qu'il n'en ait pas une preuve complète, il est de la prudence qu'il ne se livre pas de manière à donner lieu à une demande en répa-

ration d'injures avec dommages & intérêts : mais il est aussi une façon de représenter les objets, sans donner prise sur soi. Au surplus il n'est pas nécessaire qu'il y ait des faits de nature à s'exposer à des suites fâcheuses, la preuve complète venant à manquer, pour former une cause valable. Il suffit de certaines circonstances capables de faire impression contre le capitaine, & de disculper le propriétaire. Alors suivant que ces circonstances seront plus ou moins intéressantes & prouvées, le Juge selon sa prudence, refusera ou modérera les dommages & intérêts, comme je l'ai vu pratiquer en quelques occasions. Mais il reste toujours, que sans cause raisonnable de congé, les dommages & intérêts sont dûs ; cela a toujours été jugé en ce Siège tout autant de fois que la question s'est présentée. V. au surplus ce qui sera observé sur ledit article 10 ci-après du tit. de l'engagement des matelots, & ce qui a été remarqué ci-dessus sur ledit art. 13, tit. 14, du liv. précédent.

L'on éviteroit peut-être cet inconvénient, de congédier un capitaine, si l'on pratiquoit l'art. 15 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique, portant défenses d'engager un capitaine sans lui avoir fait exhiber son attestation, & le congé qu'il aura eu par écrit des autres bourgeois qu'il aura servis, à peine de vingt-cinq écus d'amende.

ARTICLE V.

EN tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires, l'avis du plus grand nombre sera suivi ; & sera réputé le plus grand nombre, celui des intéressés qui auront la plus grande part au vaisseau.

LA navigation ou long cours engage à des dépenses si considérables, qu'il est peu de négocians en état de former seuls des entreprises capables de la soutenir. D'un autre côté il est de la prudence de partager les risques sur plusieurs navires. Delà non-seulement la convenance, mais encore la nécessité d'avoir, d'équiper & de charger des navires en commun. Delà aussi par conséquent, la nécessité d'établir une règle pour l'utilité commune des associés & copropriétaires, afin que le caprice ou l'esprit de contradiction de quelques uns, ne fasse pas échouer des projets utiles à la société, ou du moins présumés tels.

C'est pour cela que cet article veut, qu'en tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires d'un navire, l'avis du plus grand nombre soit suivi & serve de loi pour les autres.

Cette décision dictée par la droite raison, se trouve aussi dans les loix Romaines, *amplior pars obtineat, ita ut quod pluribus placeat, hoc statuatur*, dit la loi dernière au code, *qui bonis credere possunt* ; d'où s'est formé cet axiôme, *judicium enim integrum est, quod plurimorum sententiis comprobatur*.

En matière de faillite, la décision est pareillement la même dans l'article 5, tit. 11 de l'Ordonnance de 1673 ; & en général c'est la règle qu'il faut suivre, lorsqu'il s'agit de l'intérêt commun des créanciers à l'égard de leur débiteur ;

sur quoi voir le Commentaire sur la Coutume de la Rochelle, art. 66, n. 96, 97 & 98.

Pour ce qui est de la maniere d'entendre le plus grand nombre, notre article dit, & sera réputé le plus grand nombre, celui des intéressés qui auront la plus grande part au vaisseau. Ce qui est conforme encore à l'art. 6 du même tit. de l'Ordonnance de 1673, à la même loi du code déjà cité, & à la loi 8 ff. de pactis, en ces termes. *Majorem esse partem pro modo debiti, non pro numero personarum, placuit. Idem. Stypmannus ad jus maritimum, cap. 5, n. 103, fol. 416.*

Le sens naturel de cet article, est que l'avis de ceux des propriétaires qui ont le plus fort intérêt dans le navire, doit l'emporter sur celui des autres; de maniere que le plus grand nombre a droit de régler l'entreprise & la destination du voyage du navire; de choisir le capitaine & le reste de l'équipage; de fixer leurs gages & de dresser les instructions convenables au voyage; à l'effet duquel voyage, il est fondé à contraindre les autres intéressés de fournir leur contingent pour le radoub, l'armement & la mise hors du navire; & sur leur refus de prendre des deniers à la grosse aventure, pour leur compte & risque, après avoir fait rendre un jugement contr'eux pour y être autorisé.

Mais on a demandé si le plus grand nombre, pouvoit tout de même forcer l'autre de contribuer pour sa portion à la cargaison du navire, & si faute de charger des marchandises jusqu'à concurrence de sa portion, le plus fort intéressé pouvoit charger jusqu'à concurrence aussi de ses portions, avec exemption de fret comme le confondant en lui-même.

Cette double question s'est présentée en ce siege en 1754, entre le sieur Henri Bonneau, négociant & armateur de cette ville, propriétaire pour les trois quarts du navire l'*Amitié*; & le sieur Jean Fesquet, négociant à Marseille, propriétaire pour l'autre quart.

Le sieur Bonneau après avoir laissé ce navire pendant plus d'un an sans vouloir le faire naviger, en régla enfin la destination pour St. Domingue contre le gré du sieur Fesquet. Celui-ci pressé par le sieur Bonneau de contribuer pour son quart au radoub, à l'équipement & à la cargaison du navire, répondit qu'il étoit prêt de contribuer à l'armement & mise hors du navire, quoique le voyage ne fût nullement de son goût, attendu que sur cela le sieur Bonneau comme le plus fort intéressé, étoit en état de lui faire la loi & de régler la destination du navire: mais qu'il n'entendoit du tout point prendre part dans la cargaison, ni y charger des marchandises pour son quart; qu'il falloit de concert chercher des marchandises à fret pour le chargement complet du navire, & que si l'on ne pouvoit pas en trouver, le navire iroit à faux fret d'autant, à perte commune; ajoutant que le fret pour son quart devoit lui être payé de toutes les marchandises que le sieur Bonneau chargeroit, sans qu'il pût s'en défendre, sous prétexte qu'il ne chargeroit réellement le navire que jusqu'aux trois quarts.

La question si le sieur Fesquet pouvoit être contraint de contribuer pour son quart au chargement du navire, ne fit point de difficulté, n'y ayant aucune loi ni décision en vertu de laquelle, on pût dire qu'il y étoit obligé, comme à mettre le navire en état de naviger. Le sieur Bonneau n'insista pas non plus sur cet objet; mais il soutenoit fortement, qu'il étoit fondé à charger des marchandises jusqu'à concurrence des trois quarts à lui appartenans dans le navire,

vire, sans que le sieur Fesquet ne pût prétendre le fret pour son quart; que c'étoit à lui à charger des marchandises de son côté pour son quart, ou à en chercher à fret, comme il le jugeroit à propos; sans quoi le navire allant à faux fret, pour un quart, ce seroit pour le compte propre de lui Fesquet, & uniquement à sa perte. Le sieur Bonneau, pour appuyer sa prétention, produisoit des parères, tant de cette ville, que de celle de Bordeaux, de Saint-Malo & de Bayonne.

Les moyens du sieur Fesquet, tirés d'une savante consultation de Messieurs Emerigon & Ricard, Avocats de Marseille, en date du 4 Mai 1754, consistoient à dire, que, par la nature de l'indivis, le navire commun appartenant à tous les portionnaires ou copropriétaires (en Provence on les appelle *quirataires*, du terme *quirat*, qui veut dire portion,) sans que l'on pût assigner sa portion séparément de celle des autres, la prétention du sieur Bonneau étoit une chimère, puisqu'il ne pouvoit pas raisonnablement assigner aucune place dans le navire pour ses trois quarts d'intérêt, à l'exclusion du sieur Fesquet, sans que celui-ci eût droit de dire, j'ai mon quart dans cette place que vous voulez prendre, comme dans le reste.

Dans le détail, on disoit que naturellement; & dans la rigueur des regles; l'un des propriétaires n'avoit droit de disposer ni d'user de la chose commune que du consentement de l'autre; mais que pour l'utilité publique, il avoit été réglé, que l'avis du plus grand nombre devoit l'emporter sur le moindre, *quod major pars efficit pro eo habetur ac si omnes agerint*, Leg. 19, ff. *ad municipalem*; que c'étoit dans cet esprit que notre article étoit rédigé, d'où il résultoit que le sieur Bonneau, comme propriétaire pour les trois quarts, avoit droit de faire faire le radoub du navire, de l'équiper & d'en déterminer la destination, de choisir le Capitaine; en un mot d'ordonner tout ce qui étoit nécessaire pour le voyage, avec faculté de contraindre le sieur Fesquet de contribuer à la dépense qu'exigeoit la mise hors; mais aussi que son droit étoit borné là, & ne s'étendoit pas à forcer son co-intéressé de contribuer à la cargaison, ni sur son refus à charger le navire aux trois quarts pour son compte particulier & sans payer le fret.

On soutenoit au contraire que dès qu'il chargeroit des marchandises, il seroit tenu d'en payer le fret absolument.

1°. Parce que c'est au navire que le fret est dû, au moyen de quoi tous ceux qui ont part au navire doivent aussi prendre part au fret, par qui que ce soit que les marchandises soient chargées.

2°. Que cela est d'autant plus juste, que suivant l'axiome de droit, celui qui participe aux charges & à la dépense, doit participer aux profits, *secundum naturam est commoda cujusque rei, eum sequi quem sequuntur incommoda*, Leg. 10, ff. *de reg. juris*, d'où il s'ensuit que le sieur Fesquet, contribuant à l'armement, & courant les risques de la navigation, doit nécessairement prendre part au fret que gagnera le navire à l'occasion des marchandises chargées par le sieur Bonneau.

3°. Qu'il n'y a aucune différence à faire entre un chargeur étranger & un chargeur copropriétaire du navire par rapport au fret, attendu que le copropriétaire n'agit pas alors en cette qualité, mais seulement comme chargeur;

au moyen de quoi il doit le fret comme le chargeur étranger & cela au navire, sauf à lui à prendre part à ce même fret, à raison de l'intérêt qu'il a dans le navire.

4°. Qu'à supposer même que le sieur Bonneau agit en cela en sa qualité de copropriétaire, il n'en seroit pas mieux fondé à se prétendre exempt du quart du fret; l'associé, ou tout autre en communauté, n'ayant pas droit de scinder l'usage de la chose commune, & d'en appliquer, à son profit particulier, les fruits, sous prétexte qu'il ne les aura perçus qu'à proportion de l'intérêt qu'il y avoit. Tout ce qu'il en a retiré doit être rapporté à la communauté pour être partagé.

Si socius solus, aliquid ex ea re lucratus est, velut operas servi, mercedes-ve. Hoc judicio eorum omnium ratio habetur, Leg. 11, in fine, ff. com. dividundo.

Sive autem locando fundum communem, sive colendo, de fundo communi, quid socius consecutus sit, communi dividundo judicio tenebitur, ajoute la Loi 6 eodem.

Tam sumptuum quam fructuum fieri divisionem, ut in omnibus æquabilitas servetur, dit encore la Loi 4, cod eodem.

Or, ajoutoit-on, le sieur Bonneau en chargeant ses marchandises dans le navire, se sert de la chose commune; il doit donc faire part au sieur Fesquet du fret que ces marchandises doivent au navire, de nature de chose.

5°. Qu'il importoit peu qu'il restât un vuide dans le navire, non-seulement parce que c'est un accident assez ordinaire, mais encore parce qu'il est de nature, comme tous les autres hasards, à tomber sur tous les intéressés dans un navire, lorsqu'ils n'ont pas de quoi le charger en entier, ou qu'ils ne sont pas dans cette volonté; c'est à eux à chercher des marchandises à fret pour le surplus, & s'ils n'en trouvent pas, le navire en souffre, & c'est une perte pour la société.

6°. Enfin, on opposoit au sieur Bonneau qu'il n'avoit pas plus de droit de s'emparer des trois quarts du navire pour y charger des marchandises sans en payer le fret, qu'un cohéritier ou autre copropriétaire, fondé pour trois quarts aussi dans une maison, n'auroit droit de l'occuper jusqu'à concurrence des trois quarts sans en payer le loyer.

Ce cohéritier, poursuivoit-on, ne seroit pas redevable à dire à son cohéritier pour un quart, je n'occupe la maison que jusqu'aux trois quarts; ainsi je ne vous dois aucun loyer, puisque je n'use que de mon droit, & que rien ne vous empêche d'occuper aussi vous, le quart que vous avez dans la maison. Celui-ci lui répliqueroit, avec raison, vos trois quarts n'étant pas distingués, puisque nous n'avons pas fait le partage de la maison, vous ne pouvez pas dire que ce que vous en occupez, c'est vos trois quarts. J'ai sûrement mon quart dans ce que vous avez jugé à propos de prendre pour vos trois quarts, comme dans le reste de la maison. Notre propriété étant indivise, notre droit à l'un & l'autre s'étend sur toute la maison, à l'exemple de l'hypothèque *que est tota in toto & tota in qualibet parte*, ainsi ayant un quart dans ce que vous occupez de la maison, vous m'en devez nécessairement le loyer pour mon quart; & à l'égard de ce qui est resté vacant, c'est une perte pour nous deux.

Or, si ce raisonnement est décisif contre un copropriétaire de maison, susceptible de division par appartemens ou par chambres, à combien plus forte

raison l'est-il contre le sieur Bonneau, puisqu'il s'agit ici d'un navire, par conséquent d'un objet absolument indivisible. Il dit qu'il ne chargera que les trois quarts; mais quelle partie du navire prendra-t'il pour placer ses marchandises dans laquelle le sieur Fesquet ne puisse pas soutenir avec raison qu'il y a son quart?

Tels étoient en substance les moyens dont on combattoit la prétention du sieur Bonneau, qui, de son côté, ne la fondeoit que sur ses parères. Tous à la vérité lui donnoient gain de cause; mais comme dans trois, de quatre, il étoit décidé en même-temps qu'il ne pouvoit forcer le sieur Fesquet de contribuer au chargement de la cargaison, on pouvoit s'en prévaloir, & dire que la décision du second point, savoir, que le sieur Bonneau avoit droit de charger le navire jusqu'aux trois quarts sans payer de fret, étoit contradictoire avec la première.

En effet, le sieur Fesquet ne pouvant être tenu de contribuer à la cargaison; on n'étoit pas fondé, ce semble, à lui objecter que c'étoit son affaire de charger son quart dans le navire comme il le jugeroit à propos, sinon qu'il iroit vuide pour son compte: pour lui faire supporter cette perte en son particulier, il auroit fallu que le sieur Bonneau eût eu une action contre lui pour l'obliger, ou le mettre en demeure, de charger son quart. Il étoit forcé de convenir qu'il n'avoit pas ce droit; la conclusion qui suivoit naturellement de là, étoit donc, que le quart non chargé resteroit vuide & à faux fret pour le compte commun; & par une seconde conséquence inévitable, que le sieur Bonneau devoit le fret pour un quart de toutes les marchandises qu'il chargeroit dans le navire, tant pour l'aller que pour le retour.

Malgré cela néanmoins le sieur Fesquet intimidé par les parères que le sieur Bonneau lui opposoit, quoiqu'aucun n'attestât que ce fût l'usage, aima mieux céder à un tiers son quart d'intérêt dans le navire, que de prendre part dans la cargaison, ou de faire juger l'affaire.

C'étoit sans doute le parti le plus sage; mais la question n'en subsiste pas moins, & elle peut se renouveler.

S'en tiendra-t'on aux parères plutôt qu'aux raisons ci-dessus exposées en faveur du sieur Fesquet? Il faudroit pour cela que la disposition de notre article s'étendît à la cargaison du navire, aussi-bien qu'à son armement & à sa destination, comme le veulent deux de ces parères contredits en cela par les deux autres: mais n'est-ce point là ajouter au texte?

En tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires, il n'est là question que des propriétaires d'un navire, abstraction faite de son chargement: or, quel est l'intérêt commun des propriétaires d'un navire? C'est uniquement qu'il navige au profit commun, & qu'il soit mis pour cela en état.

Ce n'est donc que pour cette fin que l'avis du plus grand nombre doit être suivi, soit pour régler l'entreprise & la destination du voyage, soit pour le choix du capitaine & la formation de l'équipage, soit enfin pour dresser les instructions à suivre durant le voyage.

Or rien de tout cela n'a de relation, au moins directe & nécessaire avec le chargement du navire, parce que la qualité de chargeur n'a rien de commun avec celle de propriétaire ou copropriétaire d'un navire, & que notre article ne parle que de l'intérêt commun des propriétaires; ce qui n'emporte

qu'une idée restreinte à l'armement & à l'équipement du navire, indépendante par conséquent de l'objet de sa cargaison.

De la manière qu'on interprète l'article dans ces deux parères, on le prend comme s'il disoit, que l'avis du plus grand nombre des intéressés sera suivi aussi-bien pour obliger le moindre nombre de contribuer à la formation de la cargaison du navire, qu'aux frais de son équipement suivant la destination de son voyage : & n'est-ce pas là évidemment ajouter au texte, ou plutôt le forcer ?

L'interprétation seroit naturelle pourtant, il faut l'avouer, s'il étoit vrai que des propriétaires de navires ne pussent les faire naviger qu'en les chargeant à leurs frais & pour leur compte ; mais la navigation en est-elle là ? Dans combien de Ports n'équipe-t-on pas tous les jours des navires pour aller uniquement prendre un fret à Saint-Domingue ? Ne trouve-t-on plus d'ailleurs d'affrètemens à faire en entier.

De ce que le plus grand nombre peut contraindre le moindre de contribuer à l'armement d'un navire en commun, il ne s'ensuit donc nullement qu'il puisse l'obliger tout de même de fournir son contingent pour la cargaison.

Or, s'il n'a pas ce pouvoir, il n'a pas non plus celui de le priver de sa portion dans le fret qui sera acquis au navire, pour raison des marchandises qui y seront chargées, par qui que ce soit qu'elles y soient chargées.

Le plus fort intéressé n'a donc pas droit de dire à l'autre » chargez le navire » pour votre contingent, si bon vous semble, sinon il ira à vuide d'autant » pour votre compte ; pour moi je prétends charger jusqu'à concurrence de » mon intérêt dans le vaisseau, sans que vous ayez aucune portion du fret à » me demander. » En un mot ; toutes les raisons ci-dessus alléguées en faveur du sieur Fesquet, demeurent dans toute leur force & sans bonne réplique.

Qu'on ne dise pas qu'il peut y avoir de la mauvaise humeur dans le refus que fait le moindre intéressé de contribuer à former la cargaison, non-seulement parce qu'il se peut aussi, que l'autre n'en use de la sorte que par quelque intérêt secret, ou par une affectation maligne ; mais encore parce qu'il est bien plus naturel de présumer que ce refus est un trait de prudence & de circonspection : on ne manque pas de téméraires en effet pour les entreprises maritimes.

Mais l'intérêt du commerce ? hé bien ! exige-t'il qu'un associé puisse être forcé de contribuer à une cargaison sur laquelle il croit qu'il y a plus à perdre qu'à gagner ? N'est-ce point assez qu'il puisse être contraint de fournir son contingent pour l'équipement du navire ; & faut-il que toute cette dépense lui tombe en pure perte, s'il manque de fournir son contingent pour la cargaison ?

Si ce plus fort intéressé, qui prétend lui imposer une loi aussi dure & aussi injuste, a une aussi bonne opinion de son entreprise, que ne charge-t'il le navire en entier, en se rendant affrèteur sur la portion de l'autre, sur la déclaration qu'il fera qu'il n'entend pas prendre part dans la cargaison ? Par-là tout sera concilié, le bien du commerce avec l'intérêt respectif des parties, & toute justice sera gardée sans qu'il en résulte aucun inconvénient.

Il y en a au contraire dans l'autre parti avec une souveraine injustice. Est-il tolérable en effet, qu'un copropriétaire contribue à l'armement d'un navire

& supporte sa portion du dépérissement que souffrira nécessairement le navire dans le voyage, tant de l'aller que du retour, sans en tirer quelque indemnité au moyen du fret ?

Que ne charge-t'il le navire pour son contingent ? Cela est bien-tôt dit ; mais , 1°. où est la loi qui lui impose cette obligation ?

2°. Si l'entreprise lui paroît mal concertée & périlleuse ; si le principal objet de son associé est de retirer les fonds qu'il a dans le lieu de la destination du navire, ou si dans le même lieu il n'a, lui, aucune sorte de correspondance, dans tous ces cas son refus n'est-il pas légitime, & seroit-il juste de le livrer à la discrétion de son associé ?

3°. Enfin, quel tort fait-il à son associé, en refusant de contribuer à la cargaison, puisque par-là il lui laisse la liberté de charger le navire en entier, moyennant le paiement du fret ? La présomption est qu'il a, ou du moins qu'il croit avoir, de bonnes raisons pour ne pas prendre part dans la cargaison, mais son associé n'en peut absolument avoir aucune de ne pas se servir de tout le navire à la charge d'en payer le fret. Comme il n'entreprend le voyage que dans l'idée qu'il lui sera avantageux, ce ne peut-être que dans un esprit de malice, ou de singularité, qu'il refusera de prendre à fret la portion de son associé.

Dira-t'on que ses facultés pourront ne pas lui permettre de charger lui seul le navire ? Mais outre que l'autre pourra tout de même se trouver dans l'impuissance de le charger pour sa portion, c'est que lui, ayant la direction du voyage & la principale part dans le navire, il lui sera tout autrement facile d'engager quelqu'un à prendre part dans le chargement, ou bien ce sera un homme difficile avec qui l'on craindra d'avoir rien à démêler ; & alors ce sera un moyen de plus pour justifier le refus de son associé.

Ajoutons qu'à donner à notre article le sens que les parères en question y attachent, il s'ensuivroit que si le plus fort associé vouloit en temps de guerre armer le navire en course, il pourroit contraindre l'autre d'y concourir & de contribuer aux frais de l'armement en guerre, ce qui seroit absurde de l'aveu même des partisans de ces parères. Cependant ce seroit là une destination du navire aussi permise que celle d'un voyage pour Guinée ou pour nos colonies.

Concluons donc qu'en aucun cas le plus foible associé ne peut être forcé de contribuer à la formation de la cargaison du navire commun, attendu que c'est-là un objet, sinon indépendant de la navigation, *ut sic*, du moins qui n'y a pas un rapport direct, que tout ce qu'on peut exiger de ce moindre associé, c'est qu'il mette pour son contingent le navire en état de naviger en l'équipant à l'ordinaire ; & que malgré son refus de prendre part dans la cargaison, il aura sa portion du fret que gagnera le navire à raison des marchandises qui y seront chargées par son associé, quoique celui-ci n'y charge des marchandises, que jusqu'à concurrence de ses portions dans le navire ; sauf à lui à le charger pour le tout, si bon lui semble, sans quoi le navire ira à faux fret pour ce qui manquera à son chargement, & cela à perte commune.

Tout cela au reste est d'autant plus juste, que ce moindre associé à qui l'on veut faire la loi en toute rigueur, & qui est déjà assez à plaindre d'être obligé de contribuer à un armement qu'il désapprouve, est exclus par l'article suivant

de la faculté de demander la licitation du navire pour se débarrasser d'un associé aussi difficile & aussi incommode; car enfin ce n'est qu'avec un homme difficileux qu'on peut avoir de pareilles discussions.

Une autre question en interprétation de cet article, est de savoir si le plus grand nombre étant d'avis de laisser le navire sans le faire naviger, les autres sont obligés d'en passer par-là, sans pouvoir le faire naviger.

Il semble qu'il n'y ait pas à délibérer sur cette question, & que l'avis du plus grand nombre doit l'emporter sans difficulté dans cette occasion comme dans toute autre, la présomption étant que c'est pour bonnes & justes considérations que le plus grand nombre a pris la résolution de laisser le navire dans le port, jusqu'à ce que le temps devienne plus favorable à la navigation.

Cependant il est décidé dans la même consultation, qu'en ce cas le petit nombre ne reçoit point la loi du plus grand, & qu'il peut se faire autoriser par justice à faire naviger le navire, par la raison que c'est la destination du navire, & que le laisser inutile dans le port, c'est en supprimer l'usage.

On cite, pour appuyer cet avis, la loi 12, §. premier, ff. de usufructu & quem ad modum, & où il dit, *navis usufructu legato; navigatum mittendum puto, licet naufragii periculum immineat; navis enim ad hoc paratur ut naviget*: mais la décision de cette loi n'a pas d'application à l'espèce. De ce que l'usufruitier d'un navire a droit de le faire naviger malgré l'héritier propriétaire, attendu que sans cela son usufruit seroit illusoire, il ne s'ensuit pas que le moins intéressé aussi dans un navire, soit fondé à le faire naviger malgré ses cointéressés.

Les autorités qui suivent sont plus précises. Cleirac dans sa note sur l'art. 59 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique, s'exprime en ces termes: » Si de » deux bourgeois auxquels appartient un navire, l'un d'iceux veut qu'il navige, » & l'autre s'y oppose & le défend; celui qui le veut faire naviger doit pré- » valoir.

Kuricke, sur le droit Hanseatique, titre 5, article 7, page 759, dit aussi, *certe eum prevalere debere qui navim navigare, quam otiosam domi manere mavult*, &c.

Enfin, Stracha, tr. de navibus, part. 2, n. 6, s'exprime sur ce sujet encore plus formellement. *Illud clarissimi juris est, dit-il, navigatum navim mittendam, licet naufragii periculum sit navis enim ad hoc paratur ut naviget. . . . Ex quibus verbis sumpsit argumentum accursius, socium invito socio, rem communem ad usum in quem parata est uti posse; & ego fingo tibi questionem; duos esse dominos navis, alterum velle congruo tempore ad navigandum, ipsam navim navigatum mittere, alterum vero malle in portu permanere, & præferendum illum existimo qui re ad usum paratâ uti velit, & utiliter agere, recusante socio, ut tradunt Bartholus, Paul. &c. quibus autoritatibus habes, ubi negotium est tale ut ex parte expediri non possit, socium invito socio, si utiliter agit, re communi uti posse ad rem paratam.*

Cependant on peut supposer qu'il n'est question là que de deux associés dans un navire par égales portions, puisqu'on ne voit point que le cas du moindre associé contre le plus considérable y soit décidé; au moyen de quoi aucune de ces autorités n'a d'application absolue à notre article, qui veut indistinctement, qu'en tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires,

l'avis du plus grand nombre soit suivi. Or, le point de savoir si l'on fera naviger le navire, ou non, concerne assurément l'intérêt commun des propriétaires; par conséquent c'est l'avis du plus grand nombre qui doit décider aux termes de cet article, & ce n'est qu'en cas de partage d'avis que celui de la navigation doit l'emporter.

Quand il s'agiroit même d'un navire qu'on auroit coutume d'affréter, je douterois fort qu'il fût permis au plus petit nombre des propriétaires de forcer le plus grand de l'affréter, ou qu'il dût être autorisé à le faire naviger à fret malgré le plus grand nombre, qui, encore un coup, est censé avoir de bonnes raisons pour s'y opposer; & à plus forte raison le plus petit nombre ne devroit-il pas être écouté, s'il s'agissoit d'un armement en course, d'une navigation pour la côte de Guinée, ou de charger le navire pour nos colonies. Il seroit même d'une très-dangereuse conséquence d'autoriser de pareilles entreprises de la part du plus petit nombre, non-seulement à cause du trouble que cela ne manqueroit pas de jeter dans les sociétés concernant les navires; mais encore parce que ce seroit donner occasion à un étourdi, qui n'auroit qu'un très-modique intérêt dans un navire, & qui par conséquent s'embarrasseroit peu des risques d'exposer les autres à souffrir des pertes que la prudence leur suggere d'éviter; de sorte qu'en pareil cas il ne s'agiroit pas même d'entrer dans l'examen du projet formé par le plus petit nombre, ni de faire attention à l'offre qu'il pourroit faire de garantir le plus grand nombre des inconvénients qui en pourroient résulter.

Je conclus donc, qu'en quelque circonstance que ce soit, le plus petit nombre des intéressés dans un navire, ne peut jamais être reçu à présenter en justice aucun projet de navigation contre l'avis du plus grand nombre, & que sans autre examen il doit absolument être débouté, quelque offre qu'il fasse, attendu la disposition de cet article, qui doit d'autant plus être respectée, qu'il seroit extrêmement dangereux d'y donner la moindre atteinte.

Si l'on oppose, en reprenant la précédente question, qu'il s'ensuit tout de même de cet article, que le petit nombre doit céder au grand, dont l'avis est d'équiper & charger un navire à frais communs; je réponds qu'autre chose est d'équiper un navire pour le faire naviger *ut sic*, & autre chose est de lui faire une cargaison. Tant qu'il ne sera question que de le mettre en état de naviger, il est évident que le petit nombre doit contribuer à la dépense nécessaire à ce sujet, puisque l'association par rapport au navire, a pour objet direct sa navigation. Mais aussi l'engagement de chaque associé de droit, ne va pas au-delà, & par conséquent on ne peut pas l'obliger de contribuer à former la cargaison, attendu que cela n'a rien de commun avec la navigation, qui peut se faire tout de même en prenant des marchandises à fret: ce n'est donc pas aller contre la disposition de cet article, en soutenant que le plus grand nombre des intéressés ne peut forcer les autres de contribuer au chargement du navire pour les parts & portions qu'ils ont dans le navire, mais seulement à l'équipement du navire, à l'effet de le mettre en état de faire le voyage projeté.

Toute la question se réduit après cela au point de savoir, si le plus fort intéressé au navire, a droit de le charger jusqu'à concurrence, sans payer de fret, laissant le surplus du navire pour le compte de son copropriétaire, sauf

à lui à le charger, soit pour son compte ou à fret, comme il le jugera à propos; & il me semble qu'il a été démontré que cela ne seroit pas juste, & que rien ne pouvoit le dispenser de faire raison du fret de toutes les marchandises qu'il chargeroit, pour être partagé entre lui & son copropriétaire, suivant l'intérêt d'un chacun dans le navire, sauf à lui à le charger lui-même en plein, sur le refus fait par son associé de contribuer au chargement.

En tout ceci néanmoins, on suppose que dans l'acte d'association il n'y a pas de clause qui règle la destination du navire, & la sorte de navigation qu'il doit faire, avec soumission de la part de toutes parties de contribuer à tout ce qui sera nécessaire à ce sujet; autrement il faudroit exécuter la convention, à peine de tous dépens, dommages & intérêts contre les contrevenans.

Ce seroit même le cas où le plus petit nombre seroit la loi au plus grand, loin de la recevoir de lui, notre article ne pouvant être entendu que sauf les conventions contraires. Et qu'on ne dise pas que le plus grand nombre doit avoir la faculté de changer la destination du navire, comme étant censé faire ce changement pour le mieux; on ne déroge pas ainsi aux loix des contrats: chaque contractant est fondé à en tirer exécution, & il n'y peut être fait aucun changement sans son aveu. Les conditions d'une société une fois réglées, il n'y peut être dérogé en aucune partie que du consentement de tous, chacun ne s'étant engagé que sur la foi de l'exécution de ces conditions.

ARTICLE V.

AUCUN ne pourra contraindre son associé de procéder à la licitation d'un navire commun, si ce n'est que les avis soient également partagés sur l'entreprise de quelque voyage.

ON est d'abord fâché à la lecture de cet article, de le trouver contraire à la disposition du droit, qui ne veut pas que personne soit contraint de rester en société; *nemo invitus in societate manet*. Cependant avec un peu de réflexion, on conçoit que le bien du commerce exigeoit que l'Ordonnance dérogeât en cette partie au droit commun.

Tel n'est pas à portée, ou n'est pas d'humeur, de former seul une entreprise maritime, qui s'y livrera volontiers en société. Ce que ces facultés trop bornées, ou son peu d'intelligence dans le négoce maritime ne lui permettent pas d'entreprendre par lui-même, il le pourra avec les fonds & l'industrie de ses associés.

D'ailleurs pour ceux même qui veulent s'engager dans le plus grand commerce maritime, qui est sujet à tant de hasards & de révolutions, il est de la prudence de partager les risques sur plusieurs navires suivant le conseil d'un sage; *tua omnia uni numquam navi credito*, afin que l'heureux événement des uns répare le mauvais succès des autres: tout cela prouve de quelle utilité il est qu'il se forme des sociétés pour soutenir la navigation & les expéditions maritimes. Or la loi qui l'a prévue, cette utilité, auroit manqué son objet,

objet, si elle eût permis à chaque associé de demander la licitation du navire commun quand il le jugeroit à propos.

Avec cette faculté, un associé piqué de ce que son avis ne seroit pas suivi, ou autrement par caprice, pourroit demander la licitation, tellement à contretemps, qu'il seroit manquer une entreprise de la dernière conséquence. Un autre se prévalant de son opulence qui le mettroit en état d'acheter les parts des autres, sans que ceux-ci fussent en situation de payer la sienne, pourroit dans la vue d'un affrètement extrêmement avantageux, ou de quelque projet secret dont le succès lui paroîtroit assuré, profiter de l'occasion pour en exclure ses associés, en provoquant la licitation, pour leur faire la loi, & les obliger de lui vendre leurs portions au prix qu'il jugeroit à propos d'y mettre.

De manière ou d'autre, si la licitation d'un navire commun n'étoit pas interdite, ce seroit toujours exposer ces sortes de sociétés, si utiles pour le commerce maritime, à se dissoudre à chaque instant, & dans les temps qu'on y penseroit le moins. Voilà le beau côté de la loi; mais peut-on dire qu'elle soit sans inconvénient? Tel est le sort des loix humaines.

Au rapport de Loccenius *de jure maritimo lib. 3, cap. 6, n. 4, fol. 268, 269*, en plusieurs pays du Nord, il n'est permis de vendre un navire qu'après un certain temps, comme de 3, 6, 7, ou 10 ans. Il semble qu'on auroit pu adopter quelqu'un de ces délais pour borner la défense de demander la licitation ou la dissolution de la société d'un navire, au lieu de la prononcer indéfinie par cet article.

Par rapport aux bâtimens destinés à la pêche ou au cabotage, il sembleroit que la décision de notre article n'y seroit pas applicable, attendu que pour ces sortes de bâtimens, il ne peut pas y avoir matière à délibérer sur l'entreprise de quelque voyage, & d'ailleurs que l'objet est peu considérable en lui-même. Cependant comme il mérite attention relativement aux facultés des personnes qui, pour l'ordinaire, ont ces bâtimens en société, & que notre article ne les excepte pas formellement, on a toujours pensé qu'ils étoient sujets à sa disposition, de même que les grands navires; & en conséquence, on a perpétuellement jugé en ce siege que l'associé dans une barque ou autre petit bâtiment, ne peut pas plus être contraint d'en faire la licitation, que celui qui a part dans un navire propre aux voyages de long cours, si ce n'est dans le cas excepté par le même article. *Idem*, Sentence de l'Amirauté de Marseille du 20 Juillet 1751, contre le plus grand nombre qui provoquoit la licitation.

Ce cas excepté par notre article, est lorsque les avis sont également partagés sur l'entreprise de quelque voyage; sur quoi il convient d'observer, qu'il ne s'agit pas là de deux avis égaux, dont l'un seroit de laisser le navire sans aucune sorte de navigation, & l'autre d'entreprendre telle ou telle navigation, n'étant pas douteux alors que l'avis favorable à la navigation ne dût l'emporter, sauf à discuter le projet de navigation; mais seulement de deux avis également partagés sur l'entreprise projetée par une moitié des intéressés, & rejetée par l'autre moitié, soit qu'elle en propose une autre de son côté, soit qu'elle s'en tienne à la désapprouver, pourvu néanmoins qu'elle en donne des raisons plausibles, autrement cela auroit l'air d'un refus absolu de faire

naviger le navire , ce que la justice ne toléreroit pas comme contraire à la destination du navire , au vœu primitif de l'association , & au bien du commerce.

Dans le cas du partage d'avis sur l'entreprise du voyage , il est d'autant plus juste au reste , de permettre la demande en licitation , soit à celui des associés , qui ne peut faire goûter son projet à l'autre , soit à cet autre qui se croit bien fondé à le désavouer , qu'il n'y a pas naturellement d'autre voye pour faire cesser la contrariété d'avis ; car enfin ce n'est pas en pareille hypothèse que la Justice peut prendre connoissance du fonds de la contestation.

Mais à cause des conséquences ; c'est-à-dire , parce qu'il se pourroit que le partage d'avis seroit frauduleux de la part d'un des deux associés , en vue de parvenir à la licitation , il doit être permis , tant au demandeur qu'au défendeur en licitation , de requérir qu'elle soit faite publiquement & sur affiches , de maniere que les étrangers soient reçus à enchérir sur la totalité du navire , à l'effet de s'en rendre adjudicataires.

Il est pourtant un moyen , qui selon moi , pourroit empêcher que les étrangers ne fussent admis à enchérir , ce seroit de la part de celui qui y auroit intérêt , d'offrir à l'autre de prendre sa portion , pour une telle somme , ou à dire & estimation d'experts , qui prêteroit serment en justice à cette fin , ou de lui abandonner la sienne sur le même pied. Du moins je ne vois pas ce que cet autre pourroit alléguer de raisonnable pour se dispenser d'accepter des offres si désintéressantes ?

Mais tout cela ne se peut faire que dans le cas marqué par notre article. Tant que les avis ne seront pas également partagés , il ne fera nullement question , ni de licitation forcée , ni des offres dont il vient d'être parlé , & l'associé qui ne voudra pas continuer la société , en se soumettant à l'avis du plus grand nombre , n'aura pas d'autre ressource que celle de vendre son intérêt dans le navire à qui bon lui semblera. Cependant quelle sera cette ressource , s'il a affaire à un associé notoirement connu pour difficileux ? qui voudra acheter sa portion ? & voilà l'inconvénient de la loi.

Pour revenir aux barques de pêche & autres petits bâtimens , je croirois néanmoins qu'en quelques circonstances , on pourroit faire plier la règle , qui exclut toute demande en licitation de navire , hors le cas excepté par cet article. Ce seroit lorsque ces bâtimens , appartenans en commun à des gens de mer qui les commandent alternativement , ou dont l'un commande & l'autre sert en qualité de compagnon , la méfintelligence entre ces gens grossiers seroit telle , que ne pouvant plus se souffrir , ils seroient continuellement en querelle & souvent aux prises , alors pour mettre fin à leurs dissensions toujours renaissantes , pour le partage des profits , pour la contribution aux dépenses communes , & pour le rétablissement de l'ordre entr'eux , il seroit naturel d'écouter ceux qui voudroient rompre la société en demandant la licitation. Cependant à cause de la disposition de cet article , la licitation a été presque toujours rejetée , la partie adverse ne voulant pas y consentir ; & elle n'a été admise que lorsqu'il a paru qu'il n'y avoit plus de sûreté à laisser les deux parties ensemble sur le bâtiment , ou que la mauvaise conduite , & l'humeur difficile étoient du côté de celui qui s'opposoit à la licitation. Il est vrai qu'on auroit pu ordonner que le bâtiment , seroit commandé à l'al-

ternative par l'un, sans le concours & l'assistance de l'autre, ou qu'à l'exclusion des deux il seroit commandé par un tiers : mais ce tempérament sans remédier au désordre, auroit pu aussi blesser les intérêts de l'un & peut-être des deux ensemble.

Le partage d'avis dont parle notre article ne peut s'entendre que relativement à l'article précédent ; c'est-à-dire, qu'il ne faut faire attention qu'à l'intérêt d'un chacun dans le navire sans s'arrêter au nombre des personnes. De sorte que s'il n'y a que deux propriétaires, l'un pour trois quarts ou deux tiers, & l'autre pour un tiers ou pour un quart, ce ne sera pas le cas du partage égal d'avis, & le plus fort intéressé fera nécessairement la loi à l'autre, sans que cet autre soit recevable à demander la licitation. Il y a plus, & cela dérive du même principe, le propriétaire des deux tiers, quoique seul, fera également la loi aux propriétaires de l'autre tiers en quelque nombre qu'ils soient.

Tout cela ne doit s'entendre néanmoins qu'avec cette restriction, si la destination du navire n'est pas fixée & déterminée par l'acte d'association ; car alors il n'y a plus à délibérer & il ne s'agit que d'exécuter la convention simplement, sans avoir égard à l'avis du plus grand nombre comme il a été observé sur le précédent article.

Il faut se ressouvenir au reste que le présent article ne contredit nullement l'art. 4 ci-dessus, qui permet de révoquer le maître ayant part au navire, en le remboursant de sa portion, attendu qu'il lui est libre de refuser son remboursement ; au moyen de quoi il est évident qu'il n'y aura de licitation qu'autant qu'il le voudra, à moins qu'il ne se trouve dans le cas du partage égal des avis : mais aussi alors, il ne pourra être congédié ; cette faculté de lui donner son congé de la part de ses copropriétaires exigeant nécessairement qu'ils forment le plus grand nombre.

On a demandé en interprétation de ce même article, s'il étoit applicable à la société de plusieurs navires aussi-bien qu'à celle d'un seul.

La question s'est présentée depuis peu au Siege de l'Amirauté des Sables d'Olonne, entre le sieur Jacques Mercier, receveur des tailles, associé pour une moitié, le sieur René Dubois, Docteur en Médecine, & le sieur Joseph Joly, négociant, associés chacun pour un quart, en trois navires qu'ils avoient fait construire à communs frais, pour la pêche de la Morue, relativement à l'acte de société passé entr'eux le 13 Mai 1749.

Le sieur Mercier dégoûté de cette société & souhaitant de s'en retirer, prit des conclusions en partage des trois navires contre ses deux associés, par exploit du premier Décembre 1753 : mais par Sentence du 11 Janvier suivant 1754, il fut débouté de sa demande & il fut ordonné que l'acte de société continueroit d'avoir son plein & entier effet.

Consulté le 30 Octobre de la même année sur le bien ou mal jugé de cette Sentence, je fus d'avis du bien jugé, fondé sur ce que, quoiqu'il ne soit question dans notre article que d'un seul navire en société, la raison est néanmoins la même pour le cas de plusieurs navires aussi en société, parce que chaque navire fait un objet à part dans lequel chaque associé a réellement sa portion indivise, & qu'ainsi par rapport à chaque navire, c'est tout comme si la société n'étoit composée que de lui seul.

J'ajoutai qu'on opposoit inutilement , que le partage de trois navires entre trois associés , étoit facile à faire sans inconvénient , attendu qu'il ne s'agissoit pour cela que de l'estimation de chaque navire pour déterminer le retour ou la soute que devoit payer celui auquel échoiroit le plus considérable ; parce qu'il restoit toujours que c'étoit vouloir dissoudre une société que l'Ordonnance rendoit indissoluble sans l'aveu des autres associés , & que le partage ou la licitation ne pouvoit pas plus avoir lieu dans l'hypothèse , que s'il n'étoit question que d'un seul navire , les parties n'étant pas dans le cas de l'exception portée par le même article , quoique le sieur Mercier fût fondé pour moitié dans la société , puisqu'il n'y avoit pas matière à délibérer sur la destination de chaque navire , comme étant expressément marquée dans l'acte d'association, savoir, la pêche de la morue.





TITRE IX.

Des Charpentiers & Calfateurs.

A navigation avoit tellement souffert dans le Royaume à l'occasion des guerres de religion, que lorsque les circonstances permirent au gouvernement de penser sérieusement à la rétablir, on se trouva manquer de charpentiers, calfateurs & des autres ouvriers nécessaires pour la construction, le radoub & l'équipement des navires.

Pour remédier à cette disette, par rapport aux charpentiers, calfateurs & perceurs de navires, dont il est ici uniquement question, & en même temps afin que l'on pût compter sur l'habileté & l'expérience de ces ouvriers d'où dépend principalement la sûreté de la navigation, il fut fait divers réglemens pour soumettre ces métiers aux loix de l'apprentissage & de la maîtrise, sous l'autorité & la direction des officiers de l'Amirauté.

L'Ordonnance du mois de Mars 1584, en conformité de ces réglemens déjà renouvelés par l'Ordonnance de 1555, & y ajoutant, prescrivit art. 96 » qu'il y auroit en chacun port, maîtrise de charpentier & calfaterie, & » que nul ne pût y être fait maître qu'il n'eût été apprentif *trois ans* & fait » chef-d'œuvre en présence des maîtres-gardes, établis par l'Amiral ou ses » officiers.

Alors ces métiers étoient séparés & ne pouvoient être exercés par les mêmes personnes; mais long-temps encore après, ceux qui s'y étoient adonnés étoient en si petit nombre, ou si peu expérimentés, que par l'Ordonnance de 1629, art. 438, Louis XIII. déclara que son » intention étoit de gager » 50 maîtres charpentiers; pour être employés à la construction des vaisseaux » & à visiter les fonds des navires qui iroient en mer, afin qu'il n'en arrivât » aucun inconvénient, & que les personnes qui s'y embarqueroient ne se missent » point au hazard de perdre la vie & les biens.

D'autres Réglemens intervinrent dans la suite soit pour empêcher les charpentiers, calfats & autres ouvriers travaillants à la construction & au radoub des navires d'aller s'établir dans les pays étrangers, ou pour en rappeler ceux qui y étoient déjà; sur quoi voir ce qui a été observé sur l'article 10, titre des matelots ci-dessus, soit pour soutenir la maîtrise de ces métiers & prescrire la manière d'y parvenir. Mais la difficulté d'assujettir à un apprentissage

en forme des métiers dont les maîtres ne sont guere en état de donner les principes à leurs élèves & de leur indiquer les regles de proportion à observer; des métiers en un mot qui ne s'apprennent que par routine, après un long exercice dans les vaisseaux mêmes où le travail du fond ne peut sans danger être confié à des apprentifs, a été sans doute la cause que l'on n'a pas tenu la main à l'exécution des Ordonnances & Réglemens concernant la maîtrise & l'apprentissage de ces métiers.

Une preuve au reste que cela n'a pas été regardé comme un abus, c'est non-seulement que dans tout ce titre il n'y a aucun article qui ait renouvelé l'obligation de l'apprentissage & de la réception à la maîtrise; mais encore que l'article 11, tit. 2, liv. premier ci-dessus y a tacitement & suffisamment dérogé, par ces mots *dans les lieux où il y aura maîtrise*, qui se rapportant aussi-bien aux métiers de charpentiers & de calfateurs, qu'aux autres qui y sont indiqués, ont laissé la pleine liberté de leur exercice sans maîtrise.

ARTICLE PREMIER.

LEs métiers de charpentier, calfateur & perceur de navires, pourront être ci-après exercés par une même personne, nonobstant tous Réglemens ou Statuts contraires.

Cet article a levé les défenses qui s'opposoient auparavant à ce que ces métiers fussent exercés par la même personne, & c'a été avec raison. En effet, ceux de charpentier & de calfateur sur-tout, son si analogues & si liés ensemble, que comme il n'est point de charpentier qui ne sache parfaitement calfater, il n'est point non plus de calfateur qui n'entende le métier de charpentier simple, & supposé qu'il en fût autrement de la part de quelques-uns, ou que ceux qu'on employe à percer les navires ne fussent pas d'autres métiers, il n'en résulteroit toujours pas plus d'inconvénient que lorsque ces métiers étoient exercés séparément, ou plutôt il n'y en auroit aucun, la construction ou le radoub d'un navire fournissant naturellement de l'occupation, tout-à-la-fois & dans le même temps aux ouvriers de ces trois sortes de métiers.

Le port de la Rochelle est du nombre de ceux où ces métiers ne sont point en maîtrise, non plus que ceux de voilier, de faiseurs de poulies & les autres ouvriers travaillant pour l'équipement des navires.

Les cordiers sont en maîtrise à la vérité; mais comme leurs ouvrages ne sont pas bornés à l'usage de la Marine, les Officiers de l'Amirauté, aux termes de l'article 11, tit. 2, liv. premier déjà cité, n'ont pas le droit exclusif de les recevoir maîtres ni de connoître des malversations par eux commises dans leur art. Ce privilege appartient à la police ordinaire en conséquence des Statuts & Réglemens de cette Communauté, à l'homologation desquels les Officiers de l'Amirauté ne se sont pas opposés, comme ils avoient droit de le faire, pour la partie du métier relative aux cordages à l'usage de la marine. Cela n'empêche pas néanmoins que s'il s'agissoit d'une fourniture de cables,

ou de cordages pour l'usage d'un navire, & qu'il y eût contestation sur leur qualité, les juges de l'Amirauté ne fussent fondés à en connoître, & à ordonner la visite de ces cordages pour savoir s'ils seroient acceptables ou non; une instance de cette nature étant constamment de la compétence de l'Amirauté, privativement même à tous autres juges à cause de la destination de ces cordages.

De même quoique les charpentiers de navire ne soient pas ici en maîtrise, & qu'ainsi les juges de l'Amirauté n'ayent pas d'inspection sur leurs ouvrages comme n'ayant pas de statuts à leur faire observer, si ce n'est le Règlement de M. d'Herbigny, qui art. 23, 24, 25 & 26, en fixant leurs salaires, leur prescrit la manière d'employer leurs journées; non-seulement c'est à l'Amirauté qu'ils doivent se pourvoir pour le payement du prix de leur travail relatif aux vaisseaux; mais encore les Officiers de l'Amirauté sont en droit de leur enjoindre de travailler aux navires soit en cas de naufrage ou autrement, lorsqu'ils refusent de le faire en étant requis par les armateurs ou capitaines. Et ce droit d'injonction s'étend aussi à tous ceux dont la profession concerne la navigation, le tout à peine d'amende en cas de désobéissance, attendu que tout homme de métier doit travailler aux ouvrages qui en dépendent lorsque le bien public l'exige, s'il n'a une excuse légitime, laquelle il doit proposer au juge qui a droit de l'enjoindre, pour y avoir égard, s'il convient.

Dans les villes où les charpentiers & calfateurs sont en maîtrise, le droit des juges de l'Amirauté s'étend beaucoup plus loin, puisque c'est devant eux que les maîtres doivent être reçus, & que toutes les contestations qui naissent à l'occasion de leurs statuts doivent être portées. En un mot, puisque l'Amirauté a droit de faire à cet égard ce que la police ordinaire a droit de faire au sujet des corps de métier qui sont de sa juridiction.

C'est ce qui a été jugé par arrêt contradictoire du Conseil du 31 Décembre 1686, rendu entre les officiers de l'Amirauté de Dunkerque & les juges ordinaires du lieu. Les officiers de l'Amirauté ont été maintenus dans le droit de recevoir maîtres, les charpentiers, calfateurs & tous autres artisans servant aux fonctions de la Marine, & de connoître de tout ce qui regarde leur maîtrise. Cet arrêt est rapporté ci-dessus, article 5, titre 2, du livre premier.

Arrêt en forme de Règlement du Parlement de Rennes du 6 Octobre 1695, qui ordonne que ce sera le Lieutenant de l'Amirauté qui recevra à la maîtrise les charpentiers de navires & les calfateurs.

Il est vrai que par autre Arrêt du même Parlement du 9 Décembre de la même année, les officiers de l'Amirauté de Nantes furent déboutés de leur demande à cet égard, & que la connoissance de la maîtrise fût attribuée au Prevôt de Nantes; mais cet arrêt ne fût ainsi rendu que sur des circonstances particulières; savoir, que les calfateurs de Nantes étoient fondés en statuts approuvés par le Prevôt, & autorisés par lettres-patentes du mois de Février précédent, vérifiées au Parlement le 14 Mars suivant, sans opposition de la part des officiers de l'Amirauté; par lesquelles lettres-patentes toute juridiction étoit attribuée au Prevôt pour la réception des calfateurs à la maîtrise, le Règlement de leurs salaires, & la connoissance des diffé-

rens qui pourroient naître à ce sujet. De sorte que cet arrêt ne peut nullement tirer à conséquence, & être regardé comme donnant atteinte à la règle générale établie par cette Ordonnance en faveur des officiers de l'Amirauté.

En considération de l'utilité du service des ouvriers attachés à la Marine, & de ce qu'ils ne vivent en général qu'au jour la journée, pour ne pas les dégoûter & en diminuer le nombre déjà assez resserré, les corps des charpentiers de navire, calfats, cordiers, treviers, voiliers & poulieurs, furent exemptés d'acquérir les lettres de maîtrise, créées par Edit du mois de Juin 1725, à l'occasion du mariage du Roi, & cela sans distinction des villes où ces métiers sont en jurande de celles où ils n'y sont pas. Lettre de M. le Comte de Maurepas du 30 Mai 1726.

ARTICLE II.

EN chaque port, ceux qui exerceront les métiers de charpentiers & calfateurs, s'assembleront annuellement pour élire deux Jurés ou Prud'hommes.

LEs réflexions du Commentateur sur cet article sont d'un goût singulier. Que seroit-ce qu'un port où il n'y auroit que deux à trois charpentiers de navire & calfateurs ?

Au reste la disposition de cet article n'est point en usage dans ce port, non plus que celle des articles suivans par la raison qu'ils ne conviennent qu'aux lieux où ces métiers de charpentier & de calfateur sont en maîtrise & qu'ici il en est autrement.

Dans les lieux de maîtrise, comme la réception doit être faite par les Juges de l'Amirauté, la nomination de ces *jurés ou prud'hommes*, autrement maîtres-gardes doit être confirmée par les mêmes juges, & cela avoit déjà été ainsi ordonné par l'article 96, ci-devant cité, de l'Ordonnance du mois de Mars 1584.

ARTICLE III.

LEs Jurés ou Prud'hommes feront de jour à autre, visite des Ouvrages, & rapport à justice des abus & malfaçons qu'ils reconnoîtront dans les constructions, radoub & calfat des bâtimens.

LE même article 96, portoit, que lorsque les fonds se prendroient, l'un des maîtres-gardes y assisteroit, & que pour son salaire il lui seroit payé 7 sols 6 deniers, par marée.

Aujourd'hui les jurés ou maîtres-gardes n'ont de visite à faire que lorsqu'elle est ordonnée en justice sur des contestations élevées à l'occasion de la défectuosité des ouvrages, ou lorsqu'il s'agit de constater les avaries faites

rés à un navire par un abordage ou autrement, ou enfin de vérifier si le navire est en état de faire le voyage ou non.

Pour ce qui est du soin de veiller à la construction ou au radoub d'un navire, c'est le Capitaine qui doit le commander, qui en est chargé; & certainement c'est un bon contrôleur des ouvrages, par l'intérêt personnel qu'il y a. Lorsqu'il est obligé de s'absenter, il commet à sa place quelque Officier intelligent du navire, & souvent plusieurs Officiers conjointement ou alternativement ont l'inspection des travaux; de sorte qu'à cet égard il a suffisamment été pourvu, dans la pratique, à ce que les navires fussent mis en bon état pour la sûreté des équipages.

ARTICLE IV.

CEU X qui auront deux ou plusieurs apprentifs, dans les lieux où il y aura des enfans renfermés, seront tenus d'en prendre un de l'Hôpital, auquel les Directeurs fourniront les outils, nourriture & vêtemens nécessaires.

CET article doit être observé dans les Ports où les métiers dont il s'agit sont en maîtrise, comme l'art. 6 du tit. premier ci-dessus, concernant les mouffes, doit l'être par-tout. L'intérêt public l'exige pour le soulagement de ces maisons de charité, qui ne subsistent guere que des aumônes des Fideles; & d'ailleurs ces débouchés donnant le moyen d'occuper avantageusement des hommes qui, sans cela, seroient inutiles à l'Etat.

Mais c'est assez pour les maîtres de donner gratuitement l'instruction à ces apprentifs pris dans les Hôpitaux, & il est juste, comme le prescrit cet article, que les Directeurs fournissent aux enfans qu'ils mettent ainsi en apprentissage, les outils de la profession, la nourriture & les vêtemens convenables. A l'égard du logement, c'est au maître à le donner comme une suite naturelle de l'obligation où il est de se charger de l'apprentif, lorsqu'il est dans le cas de l'article, & que les Directeurs de l'Hôpital veulent lui en donner un de leur maison, à quoi ils ne peuvent être contraints, puisque la disposition de l'article est toute en leur faveur.

ARTICLE V.

L'Apprentif tiré de l'Hôpital, sera tenu, après deux années d'apprentissage, de servir son maître pendant un an, en qualité de compagnon, sans autre salaire que la nourriture.

C'EST pour dédommager le maître de son instruction gratuite, qu'il est ordonné que l'apprentif, tiré de l'Hôpital, sera tenu, après le temps de son apprentissage, de servir son maître pendant un an, en qualité de compagnon, sans autre salaire que la nourriture & son logement.

Cela veut dire que la nourriture n'est plus alors à la charge de l'Hôpital ; & que c'est au maître à la fournir à l'apprentif devenu son compagnon , & cela en considération de ce qu'il profite du salaire des journées de ce compagnon.

Le temps de l'apprentissage est ici fixé à deux ans , tandis que par l'article 96 de l'Ordonnance de 1584 , il étoit de trois ans , avec obligation de faire chef-d'œuvre.

En général l'apprentissage des métiers grossiers , n'est que de deux ans ; mais dans les contrats qui se passent à ce sujet , on stipule ordinairement que l'apprentif servira trois ans , en considération de quoi le prix de l'apprentissage est moindre qu'il ne le seroit sans cela , à cause que le travail de la troisième année dédommage le maître du temps qu'il a perdu pour instruire son élève & réformer ses ouvrages.

Les apprentifs étant presque toujours d'un âge auquel ils n'ont pas la faculté de s'engager , ceux qui les mettent ainsi en apprentissage , soit peres , meres , tuteurs , parens proches , ou autres personnes charitables , sont obligés , ou par une convention expresse ou de plein droit , tant au paiement du prix de l'apprentissage , qu'à la garantie du service dû par l'apprentif ; en telle sorte que l'apprentif venant à désertir de la maison de son maître , ils sont tenus de l'y faire retourner pour achever le temps de son service , à peine de tous dépens , dommages & intérêts.

Delà il s'ensuit que dans le cas de cet article , si l'apprentif tiré de l'Hôpital refusoit de servir son maître , soit durant le cours de l'apprentissage , soit pour l'année qui suit les deux de l'apprentissage , les Directeurs seroient tenus de s'assujettir à ce service , à peine tout de même de payer au maître des dommages & intérêts.

ARTICLE VI.

LEs apprentifs ne seront tenus de prêter aucun serment en justice pour entrer en apprentissage , de payer aucun droit , ni de faire aucun banquet ; faisons défenses d'en exiger d'eux , à peine d'amende arbitraire & de restitution du quadruple.

IL n'est pas seulement question ici des apprentifs tirés des Hôpitaux , mais encore de tout autres apprentifs.

En ce qui concerne la décharge du serment pour entrer en apprentissage ; c'est une dérogation à l'art. 96 , déjà cité plus d'une fois de l'Ordonnance de 1584 , qui vouloit que les apprentifs fissent serment contre les maîtres.

La défense d'exiger aucun droit pour la bourse commune à l'entrée en apprentissage , est assez observé en toute maîtrise d'art & métier ; mais pour ce qui est du banquet ou festin , sur-tout pour la réception à la maîtrise , malgré toutes les prohibitions des Ordonnances anciennes & nouvelles , & la vigilance des Officiers de police , l'abus subsiste toujours , & il n'y a pas d'apparence que l'on parvienne jamais à le faire cesser.

Par l'art. 188 de l'Ordonnance de 1539, la peine pour la contravention en ce genre, étoit de cent sols d'amende. Par l'art. 37 de l'Ordonnance de 1563, l'amende étoit de 500 liv. Par l'art. 5, titre premier de l'Ordonnance de 1673, appelée l'Edit du commerce, il est dit, que l'amende ne pourra être moindre de 100 liv. & au surplus la réception de l'aspirant qui aura fait festin, est déclarée nulle. Ici il y a une amende arbitraire & restitution du quadruple de ce qui aura été exigé de l'aspirant; mais encore une fois, par rapport au festin, rien de plus mal observé.

ARTICLE VII.

CEUX qui voudront faire radoub des vaisseaux, pourront se servir d'ouvriers forains, & faire, si bon leur semble, visiter l'ouvrage par les Jurés du lieu.

IL n'y a rien à dire à cela dans un Port comme le nôtre, où les métiers de charpentiers & de calfateurs ne sont pas en maîtrise; mais dans les lieux où ces métiers sont en maîtrise & jurande, cela paroît extraordinaire, comme étant contraire aux privilèges des maîtres reçus dans chaque art & métier.

Sans doute que la faculté de se servir d'*ouvriers forains* pour la construction & le radoub des navires, a paru juste & nécessaire pour réprimer l'avidité des charpentiers & calfateurs du lieu, & les empêcher de porter le salaire de leurs journées au prix dicté par leur cupidité: mais il étoit aisé de remédier à cet inconvénient en les assujettissant à une taxe fixe, avec injonction de s'y conformer, & défenses de rien exiger au-delà, comme il en a été usé à l'égard des pilotes côtiers, des maîtres d'alleges, &c.

Quoiqu'il en soit, la loi étant portée, il faut lui obéir; mais comme il n'y a point ici de charpentiers jurés, en cas de plainte sur la qualité des ouvrages, les parties de part & d'autre pourront nommer tels charpentiers du lieu ou du dehors qu'elles jugeront à propos de choisir, sauf au Juge à en nommer d'office si elles ne peuvent pas s'accorder sur la nomination, ou que les experts nommés soient valablement recusés: au surplus, pour ces sortes de visites on ne se contente pas de nommer deux charpentiers, on y joint aussi deux maîtres ou capitaines de navire.

A Marseille, en conséquence de l'Arrêt du Conseil du 14 Octobre 1726, confirmé par Lettres patentes du 23 Novembre suivant, art. 24 & 25, il n'est pas permis de se servir d'ouvriers calfats forains, si ce n'est dans le cas qu'il n'y en a pas de libres sur le lieu, ou que les prud'hommes refusent ou diffèrent trop d'en fournir à ceux qui en ont besoin.

Quoique ce Règlement n'ait été fait que pour la ville de Marseille, il peut néanmoins avoir son utilité, non-seulement dans les autres Ports où le métier de charpentier ou calfat est également en maîtrise, mais encore dans ceux où il en est autrement, à raison de plusieurs dispositions importantes qu'il contient: c'est ce qui m'a fait penser qu'on ne seroit pas fâché de le trouver à la suite de cet article.

Notre Ordonnance n'a point renouvelé les défenses faites par l'art. 98 de l'Ordonnance de 1584, à tous charpentiers de navires de prendre aucuns coupeaux de bois, même quand ils leur feroient offerts par les propriétaires des navires, & cela de peur que cet attrait ne les engageât à affoiblir trop les pieces de bois, à peine, est-il dit, de cent livres d'amende tournois de part & d'autre, payable par corps.

Mais delà il ne faut pas conclure que cette Ordonnance ait entendu déroger à ces défenses en général, non-seulement parce qu'elles sont justes dans le principe & dans leurs motifs, mais encore parce que l'Ordonnance du mois d'Avril 1689 les a effectivement réitérées, art. 17, tit. premier du liv. 11, en réduisant toutefois l'amende contre les ouvriers à un écu. L'art. 9, tit. 5 du Règlement général du 6 Octobre 1674, avoit même borné l'amende du charpentier à 30 sols, mais il ordonnoit le carcan en cas de récidive; & l'art. 24, tit. 8, portoit aussi l'amende à un écu contre les ouvriers.

Le même article 17 & le suivant, par rapport aux cloux & autres choses appartenantes à Sa Majesté, aux cordages, ferrailles, bois & autres ustensiles des vaisseaux, enchérissent même sur l'Ordonnance de 1584, en ce qu'ils ordonnent, outre la confiscation de ces choses volées, que ceux qui les auront soustraites, & ceux qui les auront achetées d'eux, soient punis corporellement, au lieu que les articles 99 & 100, de ladite Ordonnance de 1584, avoient borné la peine à une amende de 50 livres, ou de 100 livres outre la confiscation.

Il est vrai que cette Ordonnance de 1689, ne regarde pas en cette partie les navires marchands; mais l'intérêt public exige qu'il ne soit pas permis aux charpentiers d'emporter des coupeaux, à moins en tout cas que ce ne soit du consentement exprès du propriétaire du navire, ou de ceux qui veillent pour lui à la construction ou au radoub; & à l'égard de ceux qui volent des cordages ou ferrailles, il est juste aussi qu'ils soient punis suivant la nature du vol. Sur quoi voir l'art. 16, tit. premier du liv. 4 ci-après, & les deux articles suivans, pour les défenses d'acheter des matelots des cordages, ferrailles ou autres ustensiles de navire, & des étoupes.

LETTRES PATENTES SUR ARRÊT,

Portant Règlement pour les Calfats de Marseille.

Du 23 Novembre 1726.

REGISTREES EN PARLEMENT.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre, Comte de Provence, Forcalquier, & Terres Adjacentes: A nos amés & féaux les gens tenans notre Cour de Parlement à Aix. Salut. Par Arrêt du 14 Octobre dernier, Nous aurions établi une Police par rapport aux Calfats de notre Ville de Marseille, réglé le temps de l'apprentissage de ceux qui veulent

apprendre ce métier, ce qu'ils donneront à leurs maîtres, le temps pendant lequel ils serviront en qualité de compagnons, leur réception, celle des calfats forains, les cas dans lesquels lesdits calfats forains pourront travailler dans ladite Ville, les heures du travail des calfats, & le prix de leurs journées, & attribué en première instance la connoissance des contraventions & contestations qui naîtront pour l'exécution dudit Arrêt aux Officiers de l'Amirauté de ladite Ville, dont les Sentences seront exécutées pour les condamnations d'amendes, nonobstant l'appel, & sans préjudice d'icelui, sans qu'il puisse être accordé de défenses, & ordonné que sur ledit Arrêt toutes lettres nécessaires seront expédiées. A ces causes, nous avons, conformément audit Arrêt du 14 Octobre dernier, ci-attaché sous le contre-scel de notre Chancellerie, ordonné & ordonnons par ces présentes signées de notre main.

ARTICLE PREMIER.

Que ceux qui voudront apprendre le métier de calfat, pourront entrer en apprentissage à l'âge de treize ou quatorze ans, & payeront chacun seulement trente livres au maître avec lequel ils s'engageront; défendons audit maître d'exiger d'avantage, à peine de deux cens liv. d'amende, dont moitié applicable au dénonciateur, & l'autre moitié à la confrairie des calfats.

II. Ordonnons qu'en cas du décès du maître, avant les huit premiers mois de l'apprentissage expirés, la succession dudit maître sera tenue de rembourser à l'apprentif la somme de 15 livres, & que ledit apprentif sera obligé de s'engager avec un autre maître pour y continuer le reste de son apprentissage, lequel maître sera tenu de le recevoir pour ladite somme de 15 livres seulement.

III. Déclarons la succession du maître dont l'apprentif auroit resté huit mois en apprentissage avec lui, exempté de rien rembourser audit apprentif qui pourra se mettre en apprentissage chez un autre maître pour le temps qu'il lui restera encore à faire, lequel maître sera tenu de le recevoir sans rien exiger de lui.

IV. Voulons que les maîtres menent eux-mêmes lesdits apprentifs au travail, qu'ils ne puissent les donner à d'autres maîtres pour les y conduire, à peine de dix livres d'amende.

V. Qu'ils soient tenus d'avoir chacun un apprentif, à peine d'interdiction du travail de leur métier pendant le temps qu'ils n'en auront point.

VI. Permettons néanmoins aux maîtres qui n'auront point d'apprentifs, de conduire au travail les apprentifs dont les maîtres seront malades, ou obligés de s'absenter du Port de Marseille, auquel cas seulement le travail ne sera point interdit auxdits maîtres qui n'auront point d'apprentifs.

VII. Ordonnons que les enfans de maîtres calfats seront reçus pour apprentifs par préférence à tous autres, ensuite les enfans de l'Hôpital de Saint Jacques, & de celui de Notre-Dame de la Charité, lesquels seront présentés aux maîtres calfats par les Recteurs desdits Hôpitaux, sans que lesdits maîtres calfats puissent les refuser, à moins qu'ils n'eussent déjà chacun un apprentif, & que lesdits enfans ne fussent d'une complexion trop foible pour le métier de calfat, auquel cas lesdits maîtres calfats exposeront au Lieutenant de l'Amirauté les raisons de leur refus, lequel sera obligé de juger sommairement & sans frais de la validité ou invalidité du refus sur l'inspection desdits enfans, pour lesquels enfans qui entrèrent en apprentissage.

VIII. Il sera payé trente livres par les Recteurs desdits Hôpitaux au maître calfat chez lequel ils seront reçus, & fourni aussi par lesdits Recteurs, les vêtemens & outils nécessaires.

IX. Voulons qu'il soit payé seulement pour l'apprentissage, les sommes réglées par nos présentes, & en conséquence défendons auxdits apprentifs de rien payer de plus, soit par rapport à leur entrée ou sortie pour quelque cause & sous quelque prétexte que ce soit, ni de donner aucun repas, à peine de dix livres d'amende contre chacun de ceux qui auront exigé quelque prétendu droit, ou assisté à quelque repas donné par aucun desdits apprentifs.

X. Faisons défense de recevoir aucun maître calfat qu'il n'ait fait les années d'apprentissage, & celles en qualité de compagnon mentionnées ci-après.

XI. Voulons que ceux qui commenceront à apprendre le métier de calfat à l'âge de treize ans, soient tenus de faire trois années d'apprentissage, que les autres qui ne commenceront qu'à quatorze ans, n'en fassent que deux.

XII. Et qu'ils soient obligés les uns & les autres de justifier leur apprentissage par contrat, à l'exception cependant des fils de maîtres calfats qui seront seulement tenus de faire faire mention sur le registre des classes de leur apprentissage, laquelle mention sera signée par le maître calfat qui les prendra pour apprentifs, & l'expédition délivrée par l'Officier des classes.

XIII. Ordonnons aux enfans des Hôpitaux , après leur apprentissage fini , de servir leurs maîtres en qualité de compagnons pendant deux ans , sans autre salaire que les habits & la nourriture.

XIV. Ordonnons aussi aux autres enfans qui auront fini leur apprentissage , de servir pareillement deux ans en qualité de compagnons pour être reçus maîtres , à l'exception cependant des fils de maîtres qui ne seront tenus de servir qu'une seule année , & sans qu'ils puissent être assujettis les uns & les autres à demeurer chez les maîtres chez lesquels ils auront fait leur apprentissage.

XV. Voulons que les calfats soient reçus à la maîtrise par le Lieutenant de l'Amirauté après avoir été examinés en sa présence , & en celle de notre Procureur en ladite Amirauté par deux prud'hommes ou maîtres calfats , le tout sans frais ; qu'il ne soit payé au Greffier pour l'expédition de la lettre de maîtrise que vingt sols seulement.

XVI. Et que les calfats forains qui justifieront audit Lieutenant de leur maîtrise dans d'autres Ports , ou qui auront fait deux campagnes sur nos vaisseaux ou galères , ou trois sur d'autres bâtimens François en qualité de calfats , soient reçus maîtres sans autre apprentissage , & sans frais , s'ils veulent s'établir en ladite ville de Marseille par mariage ou autrement.

XVII. Lesquels calfats forains seront tenus de justifier les campagnes qu'ils auront faites à notre service , & sur les autres bâtimens François par des certificats des Officiers des Classes de leur quartier , dont sera fait mention dans leurs lettres de maîtrise.

XVIII. Et obligés après leur réception d'aller au Bureau des Classes pour s'y faire enrégistrer en ladite qualité.

XIX. Ordonnons aux maîtres calfats d'élire annuellement quatre prud'hommes , lesquels auront soin des affaires de la confrairie , visiteront journellement le travail des ouvriers calfateurs , & qui , en cas d'abus & de malfaçon , en rendront incessamment compte au Lieutenant de l'Amirauté , à peine d'en répondre.

XX. Voulons que les prud'hommes des calfats entretiennent en bon état , aux frais de la confrairie , le nombre des ponts nécessaires , tant pour nos galères , que pour les autres bâtimens qui sont dans le Port de Marseille , pour les louer à tous ceux qui en auront besoin , moyennant trois sols par chaque pont ordinaire , & six sols pour ceux destinés au chauffage des vaisseaux. Faisons défenses à toutes personnes d'avoir de ces sortes de ponts , & de se servir

d'autres que de ceux desdits prud'hommes , à peine de confiscation au profit de la confrairie des maîtres calfats.

XXI. Enjoignons auxdits prud'hommes de donner aux capitaines , patrons & propriétaires des bâtimens de mer , les chefs d'ouvrage & meneurs d'œuvres qu'ils leur demanderont , & pour cet effet de leur nommer six ou huit maîtres calfats , parmi lesquels lesdits propriétaires , capitaines ou patrons , pourront choisir ceux qu'ils jugeront les plus convenables pour le service de leurs navires.

XXII. Enjoignons aussi auxdits prud'hommes de donner auxdits propriétaires , capitaines ou patrons , le nombre d'ouvriers calfateurs qu'ils leur demanderont pour servir sous lesdits chefs d'ouvrages & meneurs d'œuvres , sans que lesdits propriétaires , capitaines ou patrons puissent refuser ceux qui leur seront donnés , excepté dans le cas d'invalidité , laquelle sera justifiée par un extrait du registre du Bureau des Classes.

XXIII. Et d'agir en leur honneur & confiance dans la distribution qu'il feront auxdits propriétaires , capitaines ou patrons des ouvriers calfateurs ; en sorte que les ouvriers foibles ne soient point employés au calfatage d'un même navire , le tout ainsi qu'il est réglé par leurs Statuts.

XXIV. Voulons qu'en cas de refus ou de retardement de la part desdits prud'hommes ou de manque de calfats , le Lieutenant de l'Amirauté puisse donner aux propriétaires , capitaines ou patrons , après avoir entendu préalablement lesdits prud'hommes , une permission par écrit de faire venir des calfats forains , laquelle permission leur sera accordée sans aucuns frais.

XXV. Et que lesdits calfats forains ainsi venus dans ladite ville de Marseille , soient tenus à leur arrivée de se présenter au Bureau des Classes pour y être registrés ; que le certificat dudit enrégistrement soit par eux porté au Greffe de l'Amirauté , pour y être registré sans frais ; au moyen de quoi voulons qu'ils puissent travailler dans ladite Ville pendant le temps & espace de deux mois , à compter du jour de leur enrégistrement ; défendons aux prud'hommes & calfats de ladite Ville de les troubler , à peine de cinq cens livres d'amende , & de tous dépens , dommages & intérêts envers les propriétaires , capitaines ou patrons , desquels l'ouvrage aura été retardé.

XXVI. Faisons défenses aux propriétaires , capitaines ou patrons , de renvoyer , avant la perfection de l'ouvrage , les chefs d'ouvrage & meneurs d'œuvres , les calfats , compagnons &

apprentifs, si ce n'est en cas d'invalidité, laquelle sera justifiée par un extrait du registre du Bureau des Classes.

XXVII. Faisons pareillement défenses auxdits chefs d'ouvrage & meneurs d'œuvres, calfats, compagnons & apprentifs, de quitter l'ouvrage avant qu'il soit achevé, à peine de dix livres d'amende, & d'être privé de travailler pendant un mois dans le port, à moins qu'ils ne soient commandés pour notre service, ou qu'ils ne s'engagent pour s'embarquer sur les bâtimens du commerce.

XXVIII. Voulons que les capitaines, maîtres ou patrons des bâtimens de mer des autres ports de notre Royaume, qui auront des calfats, lesquels seront portés sur le rôle d'équipage, puissent les employer à racler, brusquer ou calfater leurs bâtimens en se servant des ponts des prud'hommes.

Défendons auxdits prud'hommes & calfats de Marseille, de les troubler, & enjoignons auxdits prud'hommes de fournir auxdits capitaines, maîtres ou patrons, les autres calfats dont ils pourrout avoir besoin.

XXIX. Faisons défense à tous calfats de prendre à forfait le calfatage d'aucuns bâtimens, à peine de privation de leur maîtrise, & à tous propriétaires, capitaines ou patrons des vaisseaux, ou autres bâtimens de mer, de donner à forfait le calfatage de leurs bâtimens, à peine de cent liv. d'amende, dont moitié applicable au dénonciateur, & l'autre moitié à la confrairie des calfats.

XXX. Ordonnons aux ouvriers calfateurs de commencer leur travail, pendant l'hiver, à six heures du matin, qu'ils finiront à la nuit, & de le commencer en été à cinq heures & demie du matin, pour finir à sept heures du soir; voulons qu'ils puissent prendre pour leur repos une heure & demie en hiver, & trois heures en été, ce qui sera observé les samedis & les veilles des Fêtes, comme les autres jours ouvrables.

XXXI. Défendons auxdits calfats de travailler de leur métier hors lesdites heures réglées, à peine contre chacun d'eux de trois livres d'amende, & de trente livres aussi d'amende contre les propriétaires, capitaines ou patrons, sur les bâtimens desquels ils travailleront; lesdites amendes applicables à la confrairie des calfats. Enjoignons aux prud'hommes desdits calfats, de donner avis à notre Procureur de l'Amirauté de ceux qui auront contrevenu, à l'effet de poursuivre les délinquans.

XXXII. Voulons néanmoins qu'en cas qu'une veille de Fête ou de Dimanche l'ouvrage d'un

bâtiment se trouvât assez avancé pour qu'il ne fallût plus qu'une heure, ou une heure & demie pour en finir le travail, ou que dans les cas particuliers d'un départ forcé de quelque navire, où il seroit nécessaire d'excéder les heures de travail, même de les continuer pendant la nuit, de tirer un navire d'un danger évident, ou autres cas également pressans, les ouvriers calfateurs travaillans audit bâtiment, soient tenus de continuer l'ouvrage pendant ledit temps, sur la permission qui leur en sera accordé par le Lieutenant de l'Amirauté, lui en justifiant la nécessité; duquel travail lesdits ouvriers seront payés à proportion du prix de leurs journées, sans pouvoir en exiger d'avantage.

XXXIII. Ordonnons que le prix des journées demeurera fixé à trente-six sols pour chacun des chefs d'ouvrages, trente-trois sols pour chacun des meneurs d'œuvres, trente sols pour chacun des maîtres calfats, vingt sols pour chacun des compagnons, & dix sols pour chaque apprentif. Faisons défenses auxdits ouvriers d'en exiger d'avantage, à peine pour la première fois de restitution du sur-exigé, & de dix livres d'amende en cas de récidive; & aux propriétaires, capitaines ou patrons, de donner plus forts salaires auxdits ouvriers, à peine pour la première fois de trente livres d'amende, & du double en cas de récidive. Permettons néanmoins auxdits ouvriers de recevoir, sans tirer à conséquence, pendant un an, à commencer du premier Janvier prochain, jusqu'à quarante sols pour les chefs d'ouvrages, trente-sept sols pour les meneurs d'œuvres, trente-cinq sols pour les maîtres calfats, vingt-deux sols pour les compagnons, & douze sols pour les apprentifs.

XXXIV. Voulons que lorsque le calfatage d'un bâtiment sera fini, le prud'homme des calfats qui en aura eu l'inspection, donne au capitaine dudit bâtiment, sur le rapport des principaux ouvriers, un certificat contenant le nombre des journées du travail qui y aura été fait, & les sommes qu'il aura payé pour lesdites journées, lequel certificat sera écrit & signé de la main dudit prud'homme, & servira de quittance audit capitaine, & de piece justificative de la dépense qu'il aura fait à ce sujet.

XXXV. Attribuons en première instance aux Officiers de l'Amirauté de Marseille, à l'exclusion de toutes nos Cours, & autres Juges, la connoissance des contraventions, contestations qui naîtront pour l'exécution des présentes, lesquelles seront jugées par eux sans frais.

XXXVI. Voulons que les Sentences qui in-

terviendront contre les délinquans, soient exécutées pour les condamnations d'amende notwithstanding l'appel, & sans préjudice d'icelui, sans qu'il puisse être accordé de défenses.

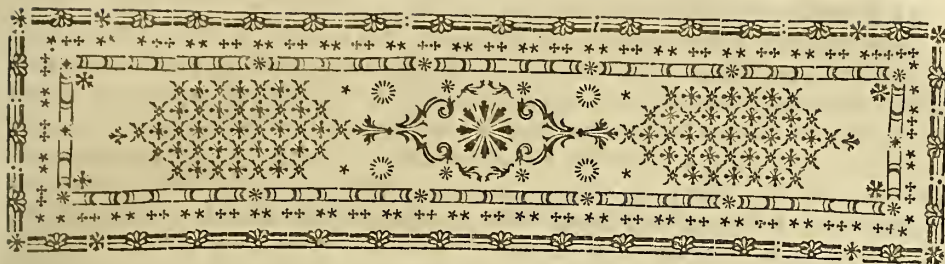
XXXVII. Et que ceux qui appelleront desdites Sentences, soient tenus de faire statuer sur leur appel, & de le mettre en état d'être jugé définitivement dans un an du jour & date d'icelui, sinon & à faute de ce faire, ledit temps passé, ladite Sentence sortira son plein & entier effet, & l'amende sera distribuée conformément à ladite Sentence, & le dépositaire d'icelle bien & valablement déchargé.

XXXVIII. Voulons au surplus que nos Ordonnances & Réglemens, pour le fait de la

Marine, & des Statuts des maîtres calfats de Marseille, soient exécutés en ce qui ne sera point contraire auxdites présentes. Si vous mandons & ordonnons que ces présentes vous ayez à faire registrer, & leur contenu faire exécuter de point en point, suivant leur forme & teneur; car tel est notre plaisir. Données à Fontainebleau le vingt-troisième jour de Novembre, l'an de grace mil sept cent vingt-six, & de notre regne le douzième. *Signé, LOUIS. Et plus bas, par le Roi, Comte de Provence, PHELYPEAUX.* Et scellé du grand Sceau de cire jaune.

Enregistrées au Parlement d'Aix le 17 Février 1727.





TITRE X.

Des navires & autres bâtimens de mer.



OUS ces noms de navires ou autres bâtimens de mer, sont compris même les chaloupes, les esquifs, & les plus petits bateaux, parce que tout cela sert à la navigation. *Sub vocabulo navis omnia navigationum genera comprehenduntur. Stypmannus ad jus maritimum, part. 3, cap. 1, n. 8, fol. 276. Stracha, de navibus, part. 1, 2. Casa regis, disc. 1, n. 29.*

On peut voir les mêmes Auteurs avec Cleirac, & quantité d'autres pour la différence de la construction des navires, tant anciens que modernes, & la variation de leurs noms & de leurs pieces. La partie ancienne est de pure curiosité; mais l'autre peut avoir son utilité à l'occasion.

ARTICLE PREMIER.

Tous navires & autres bâtimens de mer seront réputés meubles, & ne seront sujets à retrait lignager, ni à aucuns droits seigneuriaux.

Il y a long-temps que les navires & les bateaux sont déclarés meubles. Brodeau, sur l'art. 90 de Paris, n. 4; Ferriere, sur le même art., n. 14; Duplessis, traité des meubles, fol. 135. Edit du mois d'Octobre 1666. Rec. de Neron, tom. 2, fol. 80. Stypmannus, *ad jus maritimum, part. 4, cap. 1^o, n. 3, fol. 363.*

Et qu'en cette qualité ils ne sont pas sujets au retrait lignager. Tiraqueau, §. premier, gl. 7, n. 87 & 89; Grimaudet, liv. 4, chap. 17; Kuricke, quest. 9, fol. 862. Loccenius, *de jure maritimo. lib. 3, cap. 6, n. 4, fol. 269*, dit que c'est le droit commun, mais que, en quelques villes du Nord, le citoyen est préféré pour l'achat d'un navire à tout étranger; *jure propinquiori*, dit-il, *quasi jure congrui vel retractus*.

Ni aux lods & ventes ou autres droits seigneuriaux. D'Argentré, *de laudemis, cap. 1, §. 29*; Stracha, *de navibus, part. 2, n. 31*, Guyot, traité des fiefs, tom. 3, chap. 9, fol. 460 & 461.

Tome I.

G g g g

Ainsi cet article, sur ces trois points, n'a pas formé un droit nouveau.

Cependant en Normandie & en Bretagne, les navires sont sujets aux lods & ventes, nonobstant cet article de l'Ordonnance. Boërius, quest. 177, n. 6 & 8, avoit aussi pensé qu'à Bordeaux les lods & ventes étoient dûs en vente de navire; mais que cette opinion fût véritable ou non alors, il est certain qu'à présent l'on suit à Bordeaux la disposition du présent article, comme dans le ressort du Parlement de Paris, & par-tout ailleurs qu'en Bretagne & en Normandie. L'Auteur des notes sur la juridiction de la marine; Cleirac, art. 5, n. 8 & suiv. p. 398.

Mais le navire quoique meuble, & destiné au transport des marchandises, étant vendu, n'est pas réputé marchandise, à l'effet de payer un droit qui n'est dû que sur des marchandises. Arrêt du Parlement de Paris du 19 Janvier 1605, dans Peleüs, question 103. *Navis*, dit Mornac, *non venit appellatione mercis licet sit mobilis*.

ARTICLE II.

SERONT néanmoins tous vaisseaux affectés aux dettes du vendeur; jusqu'à ce qu'ils aient fait un voyage en mer sous le nom & aux risques du nouvel acquéreur, si ce n'est qu'ils aient été vendus par décret.

AFFECTÉS & non hypothéqués, comme on le dit ordinairement, si ce n'est dans les pays où les meubles sont susceptibles d'hypothèque comme les immeubles. Mais dans ce pays là même, les navires n'ont pas plus de suite par hypothèque que les autres meubles; ils ne sont sujets à l'hypothèque qu'autant qu'ils sont encore dans la possession du débiteur.

Il est vrai parmi nous que les navires peuvent être saisis réellement & décrétés par autorité de justice, mais pour cela ils n'en sont pas moins de véritables meubles; d'où il s'ensuit que dans le ressort du Parlement de Paris, & par-tout ailleurs où les meubles ne sont pas susceptibles d'hypothèque, il n'y a pas d'hypothèque absolument à faire valoir sur les navires, à l'effet de donner la préférence aux créanciers hypothécaires sur les créanciers chirographaires. Dès que leurs créances sont ordinaires & sans privilège, leur condition est égale; & sans avoir égard à l'hypothèque, ils doivent être admis à toucher ce qui reste du prix du décret par concurrence & par contribution au fol la livre entr'eux de leurs créances. V. ce qui a été observé ci-dessus, art. premier & 16, tit. 14 du liv. premier.

Aux dettes du vendeur. Comme l'article ne distingue point, il faut l'entendre de toutes dettes, tant simples, chirographaires, qu'hypothécaires & privilégiées. A la vérité cela paroît d'abord extraordinaire, sur-tout par rapport aux dettes non privilégiées, attendu, d'un côté, qu'il s'agit ici d'une vente faite par acte devant Notaires, par argument de l'article suivant, au moins pris à la lettre; & d'un autre côté, que conformément à la maxime générale du pays coutumier, *meubles n'ont suite*, l'Edit du mois d'Octobre 1666 avoit autorisé

la vente volontaire des navires, de maniere que l'acquéreur ne pouvoit être recherché sous aucun prétexte par les créanciers du vendeur. Mais au fonds, quoique cette décision eût pour motif l'intérêt de la navigation & du commerce, il en pouvoit résulter des abus & des fraudes. Ainsi c'est avec juste raison qu'il y a été dérogé par cet article; car enfin un navire pour être au rang des meubles, n'en est pas moins un objet sur lequel les créanciers de celui à qui il appartient, ont naturellement plus de droit de compter que sur ces autres effets. On conçoit d'ailleurs que ce n'est pas un effet négociable comme une lettre de change, une facture de marchandises, un billet à ordre, &c. & qu'en qualité de meuble corporel, il convenoit qu'il ne pût efficacement changer de maître que par une tradition réelle & sensible, ou quelque chose d'équivalent.

Il falloit donc, en matiere de vente ou transport de navire, une formalité supplétive au défaut d'une tradition réelle sensible, pour lui donner sa perfection & son effet contre les créanciers du vendeur; & c'est à quoi notre article a pourvu d'une maniere aussi sage que simple & naturelle, en exigeant que l'acheteur ou cessionnaire fît faire un voyage au navire en mer, sous son nom & à ses risques, sans quoi le navire demeureroit toujours affecté aux dettes du vendeur.

Jusques-là l'acheteur ne peut donc se prétendre à couvert des dettes de son vendeur; & étant inquiété à ce sujet, il faut nécessairement, ou qu'il remette le navire aux créanciers en nature, au même état qu'il étoit lors de l'achat pour être vendu en justice à la maniere accoutumée, ou qu'il en rapporte le prix pour être distribué aux termes de droit.

Mais s'il a acquis le navire par décret, toutes les dettes auxquelles le navire étoit affecté, privilégiées ou autres, & de quelque nature que fût le privilège, ayant été purgées par l'effet du décret, l'acquéreur qui a consigné le prix du décret, ne peut plus être recherché pour raison d'aucune dette du saisi; & cela qu'il ait fait naviger le navire à ses risques ou non, cette condition n'étant requise par cet article qu'en cas de transport ou vente volontaire.

Par la raison qu'il n'y a point d'hypothèque qui puisse influencer sur le navire, attendu qu'il est pur meuble, on sent que l'action à former de la part des créanciers contre l'acheteur ou cessionnaire, n'est pas celle en interruption de possession, affectation par hypothèque, payement ou déguerpissement, qui ne peut s'appliquer qu'aux immeubles. Cela peut d'autant moins faire de difficulté, que s'il s'agissoit de l'action en interruption, &c. il n'y auroit que les créanciers hypothécaires, antérieurs à l'achat, qui auroient droit de l'intenter, tandis que l'article est sûrement au profit tout de même des créanciers chirographaires privilégiés ou non.

L'action qui compete en ce cas aux créanciers en général, est donc d'une autre nature, & ce ne peut être que l'action révocatoire fondée sur ce qu'aux termes de cet article, l'acheteur n'a pu acquérir le navire à leur préjudice. Et comme cette action est toujours ouverte jusqu'à ce que le navire ait fait un voyage en mer, sous le nom & aux risques de l'acheteur, il s'ensuit que les créanciers ont droit de la former, ou l'un d'eux, non-seulement avant toute déclaration de propriété de la part de l'acquéreur au greffe de l'Amirauté, mais encore depuis cette déclaration & le départ du navire, jusqu'à ce que le

voyage soit achevé; après quoi ils sont non-recevables à inquiéter cet acheteur de quelque nature que soient leurs créances.

Il faut observer néanmoins qu'il n'est question ici que de purger les dettes du vendeur, & nullement le droit des copropriétaires du navire; de sorte que si le vendeur de la totalité du navire avoit des intéressés dans la propriété, l'acquéreur ne purgera pas la propriété de ces intéressés en faisant faire un voyage au navire sous son nom; la raison est qu'il n'a pu acquérir que ce qui appartenoit au vendeur dans le navire, & qu'ainsi il a acquis le reste *à non domino*, au moyen de quoi point de translation de propriété à cet égard en sa personne. Mais n'y auroit-il point un temps après lequel les copropriétaires feroient non-recevables à réclamer leurs portions? Il semble que l'on pourroit admettre la fin de non-recevoir en faveur de l'acheteur, s'il avoit, sous son nom seul, fait faire au navire un voyage complet au long cours, à moins qu'il n'y eût preuve que lors de son achat, il savoit que le navire n'appartenoit à son vendeur que pour une portion.

Une autre observation à faire au sujet de notre article, est que ce voyage aux risques de l'acquéreur, opérant la prescription à son profit, il n'y aura que ceux des créanciers qui se seront pourvus contre l'acquéreur, avant le voyage achevé, ou qui auront formé leur intervention dans l'instance, aussi avant ce temps-là, qui puissent l'inquiéter, pour le rapport du navire ou du prix jusqu'à concurrence de leur dû. De manière que s'il aime mieux leur payer leur dû que d'abandonner le navire, l'intervention formée postérieurement au voyage achevé, de la part de quelqu'autre créancier, quelque privilégié qu'il soit, non-seulement ne pourra nuire à cet acquéreur, mais même empêcher les créanciers, plus diligents, d'être payés suivant cet axiome *vigilantibus jura subveniunt*.

Mais aussi, si au lieu, par l'acquéreur, d'offrir de payer les créanciers qui l'ont poursuivi avant le voyage achevé, il aime mieux abandonner le navire; alors le navire étant mis sous la main de justice, à l'effet d'être vendu judiciairement, c'est un abandon qui tourne au profit de tous les créanciers, aussi bien en faveur de ceux qui n'étoient plus en état d'inquiéter l'acquéreur, que des autres; de manière que ceux qui avoient laissé prescrire l'acquéreur contre eux, sont recevables à former opposition aux criées du navire, & à demander d'être payés par préférence même aux autres, si leurs créances sont plus privilégiées.

La raison est qu'au moyen de l'abandon ou déguerpissement du navire, ils sont rentrés dans tous leurs droits, n'y ayant eu que l'acquéreur, dans l'origine, qui fût en droit de se prévaloir contre eux de la fin de non-recevoir, & ce même acquéreur, après son déguerpissement, n'étant plus en état de leur opposer cette fin de non-recevoir.

C'est ce qui se pratique en matière d'interruption de possession, suivie du déguerpissement ou délaissement de l'acquéreur, lorsque par événement ceux des créanciers contre lesquels il avoit prescrit, interviennent dans l'instance de saisie réelle du bien déguerpi; sur quoi voir le Commentaire de la coutume de la Rochelle, art. 63, n. 195. Et comme la raison de décider est la même dans l'espèce, la décision y est par conséquent applicable.

Au surplus, le voyage requis par cet article, pour purger les dettes du ven-

deur, s'entend de tout voyage en mer, au simple cabotage comme au long cours, pourvu néanmoins qu'il y ait changement d'Amirauté. A cela près, il ne s'agit point d'un voyage complet pour l'aller & le retour, l'un ou l'autre suffit. Par exemple, j'ai acheté un navire à Bordeaux, à Nantes, &c. & je le fais venir en ce Port sous mon nom & à mes risques. Dès qu'il est arrivé dans ces rades, sans que j'aye été inquiété par les créanciers de mon vendeur, c'en est assez pour que je sois en état de leur opposer la fin de non-recevoir. De même si ayant acheté ici le navire, je l'envoie à Bordeaux, à Saint-Malo, ou aux isles de l'Amérique, dès qu'il sera rendu à sa destination, je serai à couvert de toute recherche, & en cette partie le voyage sera censé achevé, quoique sa destination pour Bordeaux ou Saint-Malo ne soit pas définitive, & quoi qu'à l'égard du voyage de long cours, je sois obligé de faire revenir le navire dans le Port où je l'ai armé. Mais si je me contentois de l'envoyer à Rochefort, dans la rade de Saint Martin de Ré, ou à Marans; ou si l'envoyant dans la rivière de Seudre, ce n'étoit que pour lui faire donner un radoub; je ne serois pas en termes de me prévaloir de la disposition de cet article, soit parce qu'il n'y auroit pas de changement d'Amirauté au premier cas, soit parce qu'au second, quoique avec changement d'Amirauté, il n'y auroit pas réellement de voyage, n'étant question que d'un radoub, qui ne peut être qu'une préparation à un voyage.

Je penserois même par rapport à nous, que pour qu'un navire fût censé avoir fait un voyage en mer, il faudroit que ce voyage fût au-delà des Pertuis; & encore que si après avoir passé les Pertuis, le navire relâchoit sans achever son voyage, ce ne seroit pas avoir rempli la condition imposée par cet article à l'acheteur pour purger les dettes du vendeur.

Tout ceci, au reste, est applicable à la vente d'une portion de navire aussi bien qu'à la vente de la totalité d'un vaisseau, & regarde les barques & autres petits bâtimens, comme les grands navires; aussi l'article dit *tous vaisseaux*.

Il a été observé sur l'art. 6, tit. 8 ci-dessus, qu'au rapport de Loccenius, *de jure maritimo*, lib. 3, cap. 6, n. 4, en plusieurs pays du Nord, il n'est permis de vendre un navire qu'après un certain temps; comme en Dannemarck & à Hambourg, qu'après dix ans; à Lubec, qu'après sept ans; à Stralsund, qu'après six ans; & à Dantzic, qu'après trois ans. Si cela nous paroît contraire au droit commun, d'autres peuples blâmeront notre loi, qui défend de demander la licitation d'un navire, & cela sans aucune limitation de temps, puisqu'elle n'est pas moins contraire au droit commun, & peut-être même au bien du commerce qui en a pourtant été le motif.

ARTICLE III.

LA vente d'un vaisseau étant en voyage, ou faite sous seing privé, ne pourra préjudicier aux créanciers du vendeur.

LA raison pour laquelle la vente d'un navire étant en voyage ne peut préjudicier aux créanciers du vendeur, qu'elle soit faite par acte authentique ou par sous seing privé, est la même que celle de l'article précédent; elle est

même ici plus pressante encore , attendu qu'un vaisseau au voyage est naturellement , pour ne pas dire nécessairement , chargé de quantité de dettes privilégiées , telles que sont celles causées pour fournitures de cordages , voiles , munitions de bouche & de guerre , & autres choses nécessaires pour son équipement : dettes qui ne se payent presque jamais que trois ou six mois après le départ du navire. Or , sans compter les autres créanciers qui n'ont peut-être fait crédit au propriétaire que sur la sorte d'assurance que leur donnoit le navire , on conçoit de quelle conséquence il est , que par une vente secrète & après coup , le propriétaire du navire n'ait pas la faculté d'ôter à ses créanciers leur gage naturel , & de les priver ainsi de leur dû.

Si cet article n'ajoute pas comme le précédent , *jusqu'à ce que le navire ait fait un voyage , sous le nom & aux risques de l'acquéreur* , c'est que la chose n'est plus praticable , le navire étant actuellement au voyage sous le nom & aux risques du propriétaire vendeur.

Tout ce que pourroit faire l'acquéreur , se feroit de faire enregistrer son contrat au greffe de l'Amirauté , avec déclaration qu'il entend que le voyage soit continué à son nom & à ses risques ; mais outre que cela ne seroit pas notoire , comme les expéditions du navire prises au nom du propriétaire vendeur , sur la foi desquelles expéditions ses créanciers ont droit de se tenir tranquilles , sans aucun soupçon d'une pareille vente ; c'est qu'en tout cas notre article n'apportant aucune limitation à sa disposition , il n'y a pas d'apparence d'en admettre aussi aucune ; une vente de cette nature ne pouvant au reste être que frauduleuse , sur-tout à l'égard des créanciers privilégiés.

Que l'acquéreur en ait payé le prix ou non , c'est la même chose ; les créanciers sont également en droit de l'obliger de leur faire l'abandon du navire , si mieux ils n'aiment se contenter de lui en faire rapporter le prix.

Cet article encore comme le précédent , est applicable tout de même à la vente d'une portion du navire , & aux petits bâtimens comme aux grands vaisseaux , n'y ayant aucune raison de différence , ou plutôt l'article ne distinguant point.

Mais il faut dire le contraire de la cargaison , parce qu'elle n'a rien de commun avec le navire , & à plus forte raison d'un chargement particulier de marchandises dans un navire. L'article ne parlant que de la vente du navire , ne doit pas souffrir d'extension à la cession d'un intérêt de la cargaison , ou d'un chargement de marchandises.

Pourquoi en effet seroit-il moins permis à quiconque d'accepter d'un négociant , sans fraude , la cession de pareils objets , sous prétexte qu'ils sont sur mer ou aux colonies , que s'ils étoient en France , ou s'il s'agissoit d'un intérêt dans un achat de sucre , d'indigo , ou autres marchandises ? Or , personne ne doute que ces sortes de cessions ne soient licites pour l'avantage & circulation du commerce , & que l'acheteur ou cessionnaire ne soit à couvert de toute recherche ; dès qu'il a eu la tradition réelle des effets à lui transportés , ou si cette tradition n'est pas praticable , du jour du transport , qu'il l'ait signifié ou non , la maxime , *simple transport ne saisit* , établie par l'article 108 de la coutume de Paris , n'étant pas applicable à ces sortes de négociations.

Il en doit donc être de même des effets étant sur mer ou aux colonies ; & sous prétexte que la tradition ne peut s'en faire , non plus que la signification

de la cession, on ne doit pas exiger, pour y suppléer, que le cessionnaire fasse enregistrer la cession au greffe de l'Amirauté du lieu du départ du navire, afin de notoriété, qu'il observe quelque autre formalité. Il suffit qu'il soit porteur des factures ou des connoissemens des marchandises dont le transport lui est fait, soit par un ordre à son profit au dos de ces pieces, soit par un acte séparée pardevant Notaires, ou sous signature privée, d'autant plutôt que tout est à ses risques dès l'instant du transport.

Tel est l'usage constant du commerce, fondé sur ce qu'il importe extrêmement de favoriser la rapidité de ses opérations, ou plutôt sur la nécessité de les mettre à couvert d'atteinte, dès qu'elles sont exemptes de fraude; sans quoi il tomberoit nécessairement, tant au-dedans qu'au-dehors du Royaume.

C'est aussi sur ce principe, que par Arrêt du Parlement du 11 Mars 1752, infirmatif d'une Sentence de la Sénéchaussée de cette ville de la Rochelle du 20 Juin 1747, (ledit Arrêt rendu en la quatrième Chambre des Enquêtes, au rapport de Mr. de Lépine de Grandville, en faveur du sieur Etienne-Louis Denis, négociant de cette Ville, contre quelques créanciers du sieur Beltremieux, son gendre en faillite,) les cessions que celui-ci, long-temps avant sa faillite, avoit faites au sieur Denis de plusieurs factures de marchandises à lui appartenantes, & qui étoient, tant sur mer que dans nos colonies, furent confirmées (avec dommages & intérêts liquidés depuis à plus de 60000 liv.) quoique ces cessions n'eussent point été enregistrées au greffe de l'Amirauté, & que la signification n'en eût point été faite à ceux qui étoient les dépositaires des effets avant la faillite dudit sieur Beltremieux.

Or, si cela a été ainsi décidé même en faveur du beau-pere, cessionnaire de son gendre, & malgré les objets présentés, avec autant d'art que de malignité, pour insinuer que le beau-pere avoit été secrètement instruit de la faillite future de son gendre, n'y auroit-il pas de témérité à attaquer, à l'avenir, des cessions de cette nature, qui sont d'un usage journalier dans le commerce, & sans lesquelles encore une fois, il ne sauroit se soutenir? Où en feroit on, en effet, s'il étoit permis d'attaquer ces sortes de négociations, sous prétexte que la tradition des effets cédés ne feroit pas réelle & effective, ou que le transport ne feroit pas signé avant toute saisie, en voulant appliquer à des opérations du commerce des maximes qui ne peuvent lui convenir, & qui par conséquent n'ont pas été introduites pour les régler. Le plus sûr néanmoins, seroit d'enregistrer les cessions au greffe de l'Amirauté pour les effets étant en mer.

Qu'y a-t'il donc là, après tout, d'extraordinaire? Pourquoi une facture de marchandises & un connoissement (il y faut joindre une police d'assurance, *infra*, art. 3, tit. des assurances,) pourquoi, dis-je, ces papiers ne seroient-ils pas sujets à être négociés par endossement, comme les lettres ou billets de change & les billets à ordre? Qu'on ne dise pas qu'il est décidé que tout billet à ordre peut être négocié sans qu'il soit nécessaire d'en signifier le transport, & qu'il n'en est pas de même des factures & des connoissemens, à moins en tout cas qu'ils ne soient aussi à ordre; l'objection ne peut tenir contre l'usage du commerce, suivant lequel toute reconnaissance d'une facture de marchandises est réputée à ordre de sa nature, ni contre l'Arrêt ci-dessus qui l'a jugé de la sorte. Il y a même une raison de plus, & qui est décisive en faveur

de la négociation d'une facture de marchandises, étant en mer ou aux colonies; c'est que, dès l'instant du transport, les effets sont aux risques du cessionnaire: or, seroit-il juste qu'il courût les risques au profit d'autrui?

Il faut donc conclure que la négociation ou cession d'une facture de marchandises ou d'un connoissement, saisit dans l'instant celui au profit de qui elle est faite, sans attendre la tradition effective, ni qu'il soit besoin d'en faire la signification, à l'*instar* de l'endossement d'une lettre de change ou d'un billet à ordre; de manière que les créanciers du cédant ne peuvent l'attaquer qu'en cas de fraude.

Il faut excepter néanmoins celui qui auroit vendu ces marchandises sans jour & sans terme, & à son défaut celui qui auroit prêté à la grosse sur les mêmes marchandises. Et ces deux exceptions ne dérogent nullement à la décision principale, attendu que dans l'un & l'autre cas la cession seroit nulle de plein droit, les marchandises n'appartenant pas alors au cédant, mais au vendeur ou au prêteur à la grosse jusqu'à concurrence de leur dû: c'est pour cela aussi qu'un pareil cédant seroit jugé stellionataire & punissable comme tel.

Ce qui vient d'être observé, au reste, ne regarde que la négociation ou cession, de choses négociables de leur nature par endossement, dont la tradition ne peut se faire sur le champ, autrement que par la délivrance de la police qui faisoit le titre du cédant; & c'est à quoi il faut bien prendre garde.

S'il s'agissoit d'une vente de marchandises, qu'il fût au pouvoir du vendeur de livrer incessamment comme l'ayant dans sa possession, le contrat seroit alors dans les termes du droit commun; c'est-à-dire, que l'acheteur ne seroit fait vraiment propriétaire des marchandises au préjudice des créanciers de son vendeur, qu'autant qu'il en auroit eu la délivrance & la tradition effective. Avant cela, quoiqu'il eût payé le prix de la vente, il ne seroit pas en droit de retirer les marchandises des magasins du vendeur, au préjudice de la saisie d'un créancier; parce que de la maxime, *meubles n'ont suite quand ils sont hors de la possession du débiteur*, il en résulte la proposition inverse qui est indubitable; savoir, qu'ils peuvent être saisis par ses créanciers, tant qu'ils sont encore en sa possession, quelque vente qu'il en ait faite non suivie de tradition.

En cela, au surplus, l'intérêt du commerce n'est nullement blessé, parce que c'est l'affaire de l'acheteur d'avoir payé avant que d'avoir reçu la livraison des marchandises; & qu'à l'égard du vendeur, c'est sa faute si le manquement de livraison l'empêche de toucher le prix convenu.

Cette raison répond d'avance à l'objection qu'on pourroit faire en disant; que si la livraison est nécessaire pour faire passer à l'acheteur la propriété de la chose qui est dans la possession du vendeur & sous sa main, il en doit être de même de la cession d'une facture de marchandises étant en mer ou par-tout ailleurs que dans le lieu de la demeure du vendeur, à la consignation d'un tiers, attendu qu'elles ne sont pas moins censées en la possession du vendeur; ce qui suffit pour qu'elles puissent être saisies par ses créanciers avant que le cessionnaire en ait eu la délivrance, ou qu'il ait fait signifier son transport à celui qui les a en dépôt ou à sa consignation.

En

En effet, il y a une disparité essentielle, en ce que lorsque la chose vendue, est réellement en la possession du vendeur ou sous sa main, ce vendeur ne peut souffrir du manquement ou du retardement de la livraison que par sa faute, ou par son fait, s'il n'a pas touché le prix d'avance pour l'arrangement de ses affaires; ou si l'acheteur a eu la facilité de payer avant la livraison, il doit s'imputer son trop de confiance en son vendeur. Au lieu que dans le cas d'un transport d'effets étant en mer, aux colonies, en pays étrangers, en un mot, dans un lieu autre que celui de la demeure du cédant; quoique les effets soient véritablement censés en la possession de ce cédant, il a nécessité d'admettre pour le bien du commerce & la promptitude de ses opérations, qu'au défaut de la livraison effective, qui n'est pas praticable dans l'hypothèse, la remise qui sera faite au cessionnaire de la pièce justificative que ces effets appartiennent au cédant, tienne lieu de tradition sans autre formalité; parce que si le cessionnaire n'avoit pas cette sûreté, il se garderoit bien de prendre un transport, dont il payeroit le prix comptant dans l'incertitude où il seroit, pendant un très-long-temps, si les effets lui seroient irrévocablement acquis ou non. Que l'on ajoute à cela, la circonstance essentielle que ce cessionnaire court les risques des effets du jour du transport, & l'on trouvera que la décision ne peut souffrir la moindre difficulté.

Enfin, s'il en étoit autrement, qu'arriveroit-il delà? C'est que tel négociant, dont les fonds seroient retenus en divers endroits éloignés, pour n'avoir pû être vendus à temps, ou autrement sans saisie, se verroit souvent dans la nécessité de manquer, faute de pouvoir se défaire d'une partie suffisante de ces mêmes fonds pour faire face à ses engagements aux échéances. Si quelqu'un répond à cela *qu'importe*? Il n'a pas la moindre idée du commerce, ni de l'intérêt pressant qu'a l'Etat de le soutenir.

En conséquence de ce qui a été observé ci-dessus, que l'exemption de la tradition effective, ou de la formalité de la signification ne regarde que la cession des choses négociables de leur nature par voye d'endossement, il convient d'ajouter ici, pour exemple, que ce seroit autre chose, s'il s'agissoit d'un mandement donné par un négociant à un autre, d'une somme à prendre sur un tiers débiteur envers le tireur du mandement. Nul doute alors, que le porteur du mandat ne fût assujetti à la formalité de la signification, & que jusque-là, une saisie faite entre les mains de ce tiers, par quelque créancier du tireur, ne l'emportât sur le porteur de ce mandement, l'espèce étant dans la catégorie ordinaire, & n'ayant pas plus la faveur du commerce que si elle se rencontroit entre personnes hors du négoce; au moyen de quoi elle est sujette à la règle général, *simple transport ne saisit*.

Mais encore une fois, cette règle cessera & demeurera sans application, dès qu'il s'agira d'un transport d'effets négociables de leur nature par voye d'endossement ou d'ordre relativement aux observations précédentes.

La même faveur du commerce a aussi fait introduire le privilège du nantissement ou de la saisie naturelle, au profit de celui qui ayant à sa consignation des marchandises appartenantes à un négociant dont il est le commissionnaire ou correspondant, avance des sommes sur le prix de ces marchandises, ou paye des lettres de change tirées sur lui à l'occasion de ces mêmes marchandises.

Par exemple, un navire est adressé à un négociant pour en faire le déchargement & vendre sa cargaison. Il paye avant toute vente (& par conséquent avant d'avoir aucuns deniers en main appartenans à son commettant ,) les gages de l'équipage , les primes d'assurance , les sommes empruntées à la grosse ; il acquitte de plus , ou il accepte les lettres de change que son commettant tire sur lui. Nul doute que pour son remboursement , il n'ait droit de retenir par ses mains , par voye de compensation avec privilege exclusif à tous autres créanciers , toutes les sommes qu'il a ainsi avancées , & à plus forte raison s'il n'a payé qu'à mesure qu'il avoit des deniers appartenans à son commettant.

Cela est si naturel & si juste , qu'il est étonnant qu'il se soit rencontré des gens assez chicanneurs pour disputer la compensation en pareil cas , de même qu'en tous autres où le négociant se trouvoit nanti , soit avant , soit après ses avances , sans avoir les mains liées par aucune faisie. Aussi ont-ils succombé tout autant de fois qu'ils ont eu la témérité d'élever la question.

Il est même des pays , comme en Hollande , où pour la preuve du nantissement , il suffit de représenter la clef du magasin où sont les marchandises ; tant les opérations qui produisent la circulation vive du commerce , sont favorables & méritent d'être protégées.

Ou faite sous seing privé. Cette partie de l'article prise séparément & à la lettre , ne peut qu'embarrasser : car enfin pourquoi ne seroit-il pas permis d'acheter un vaisseau par acte sous signatures privées , tandis que tous les autres contrats maritimes peuvent être faits dans cette forme , tels que sont les chartes-parties , les emprunts à la grosse , les connoissemens & les polices d'assurances ?

Si l'on objecte que l'article ne déclare pas nulle précisément la vente d'un navire par sous seing privé , je réponds que c'est le décider équivalement , s'il est vrai qu'en aucun temps une telle vente ne puisse préjudicier aux créanciers du vendeur comme l'article semble le dire.

Cela me feroit penser qu'il y a omission dans l'article , & qu'avant ces mots ; *ou faite sous seing privé* , il faudroit supposer ceux-ci , *qu'elle soit pardevant notaires* , de manière que je voudrois lire l'article comme s'il étoit conçu en ces termes.

La vente d'un vaisseau étant en voyage , qu'elle soit pardevant notaires , ou faite sous seing privé , ne pourra préjudicier aux créanciers du vendeur.

Par-là , en bornant sa disposition au seul cas de la vente du navire étant en voyage , non-seulement c'est ne lui faire dire que ce que vraisemblablement , il a voulu dire ; mais encore c'est le débarrasser d'une décision isolée & disparate , qui ne signifie rien , ou qui va trop loin , & qui ne peut s'affortir avec l'article précédent.

En effet , si ces mots , *ou faite sous seing privé* , signifient simplement que la vente sous signature privée d'un navire , quoique n'étant pas au voyage , ne peut de sa nature préjudicier aux créanciers du vendeur , c'est ne rien ajouter à l'article précédent , dont la décision porte même sur la vente pardevant notaires.

Et si , d'un autre côté , ils signifient que la vente sous seing privé ne pourra jamais en aucun temps , nuire aux créanciers du vendeur , c'est une décision

irrégulière en elle-même, & qui de plus est inconciliable avec celle de l'article précédent, aux termes duquel l'acheteur du navire purge les dettes, en lui faisant faire un voyage en mer sous son nom & à ses risques; ce qu'il doit convenir nécessairement à la vente sous feing privé comme à celle qui est faite pardevant notaires.

Dans ces circonstances, si l'on ne veut pas restituer l'article de la manière ci-dessus proposée, pour le restreindre au seul cas de la vente d'un navire au voyage, & s'il faut absolument le prendre tel qu'il est, il vaut encore mieux regarder comme inutiles ces mots; *ou faite sous feing privé*, que de les rendre contradictoires avec l'article précédent. C'est-à-dire, qu'il conviendra de ne leur faire rien signifier autre chose, sinon que la vente sous feing privé, ne pourra par elle-même & de sa nature, préjudicier aux créanciers du vendeur, & d'ajouter ensuite; mais cette vente quoique sous feing privé, aura son effet comme celle pardevant notaires, si relativement à l'article précédent, l'acquéreur fait faire un voyage en mer au navire, sous son nom & à ses risques. La raison est qu'alors il aura fait ce qui lui est prescrit pour purger les dettes de son vendeur, & qu'il est inutile d'examiner après cela le titre de son acquisition, attendu que dans le principe il ne pouvoit rien opérer contre les créanciers quoique pardevant notaires; & qu'après le voyage en mer l'acquéreur n'a plus besoin de produire son titre, sa déclaration au greffe de l'Amirauté & les expéditions prises sous son nom formant le seul titre capable de le mettre à couvert des poursuites des créanciers de son vendeur.

Tout ce qu'ils peuvent exiger de lui, après cette formalité remplie de sa part, c'est que, sur les saisies qu'ils auront faites entre ses mains, il fasse preuve, ou par son contrat d'acquisition quittancé, ou par une quittance à part, ou enfin par un compte réglé ou à régler avec son vendeur, qu'il lui a payé le prix de l'acquisition. Et leur droit me paroît tellement borné à cela, que je ne doute nullement que l'acquéreur ne fût également en voye de décharge quoiqu'il n'aurait aucun titre d'acquisition à produire, pour avoir acheté le navire verbalement.

Car enfin, je le répète, qu'importe de quelle manière il ait fait l'acquisition, dès qu'un contrat, même pardevant Notaires, ne pouvoit dans le principe le garantir des dettes de son vendeur, & que pour les purger il falloit nécessairement qu'il fit faire un voyage au navire sous son nom & à ses risques; qu'à cette fin il déclarât par un acte au Greffe de l'Amirauté, que le navire lui appartenoit, comme l'ayant acquis, & qu'en conséquence il prît les expéditions du navire sous son nom?

Puisqu'il ne peut purger les dettes de son vendeur qu'en observant ces formalités, il est donc évident qu'il n'a besoin que de prouver qu'il les a effectivement remplies, pour être à couvert de toute recherche, de quelque manière qu'il ait acquis le navire, soit verbalement, sous feing privé, ou par acte devant Notaires, & qu'il ne reste plus alors aux créanciers du vendeur, que la voye de saisir entre ses mains pour l'obliger au paiement du prix de l'achat, s'il ne justifie pas l'avoir payé.

Concluons donc que ces mots de l'article, *ou faite sous feing privé*, ne peuvent avoir d'effet qu'au cas que l'acquéreur ait manqué d'user de la pré-

caution portée par l'article précédent; & que lorsqu'il l'a prise il est parfaitement en règle & à couvert de toutes poursuites de la part des créanciers, comme ayant donné à son acquisition le degré d'authenticité, auquel seul l'Ordonnance a attaché, en vente volontaire, le privilege de purger les dettes du vendeur.

Il est entendu au reste que cet article & le précédent ne concernent que les créanciers du vendeur au temps de la vente, & nullement ceux qui ne le sont devenus que depuis. Cette remarque est si simple & si naturelle, qu'on se feroit abstenu de la faire, si dans le monstrueux procès dont il a été parlé ci-dessus fait au sieur Denis, ses parties adverses n'avoient pas eu l'imprudence de contester, quoique leurs créances n'eussent été formées que plus de neuf mois après les cessions faites audit sieur Denis.

ARTICLE IV.

TOUS navires seront jaugeés, incontinent après leur construction, par les gardes jurés ou prud'hommes du métier de charpentier, qui donneront leur attestation du port du bâtiment, laquelle sera enregistrée au Greffe de l'Amirauté.

IL est nécessaire de connoître la jauge; c'est-à-dire, la capacité & le port d'un navire.

1°. Parce que le congé ou passe-port en doit faire mention. Article 3, tit. 10, livre premier.

2°. Parce que la charte-partie en doit tout de même faire mention. Art. 3, tit. 1, liv. 3; à l'effet de rendre le maître responsable des dommages & intérêts, si dans la déclaration qu'il a faite du port de son bâtiment il a excédé d'un quarantième & au-delà. Art. 4 & 5, tit. 3 du même liv. 3.

3°. Parce qu'il y a plusieurs droits dûs par les navires, tant François qu'étrangers, à proportion de leur grandeur ou capacité; & qu'à l'égard des vaisseaux étrangers, il y a outre l'ancrage, le droit de 50 sols, ou cent sols par tonneau.

Autant un maître de navire est soigneux d'en déclarer au juste le port, & même de l'augmenter lorsqu'il le frette, autant est-il attentif à le diminuer lorsqu'il en fait la déclaration pour le paiement des droits. Et parce qu'en cela il commet une fraude, il seroit naturel qu'il y eût un Règlement pour y remédier, en l'assujettissant à une amende proportionnée au nombre de tonneaux dont il auroit fait soustraction dans sa déclaration, dès que l'infidélité iroit au-delà du quarantième.

Dans la pratique, quelque fraude qu'il ait commise dans sa déclaration, il est quitte, en étant convaincu, pour payer les droits dûs suivant le véritable port du navire, avec une légère amende relativement à l'Ordonnance de ce Siege en forme de Règlement du 3 Décembre 1740; & ce n'est pas assurément le moyen de corriger l'abus: au lieu que s'il étoit sujet à une amende proportionnée à la fausseté de sa déclaration, il ne s'y exposeroit

pas. Il est pourtant vraie que rien n'empêche les Juges de proportionner l'amende à la qualité de la prévarication.

Cet article veut que tout navire soit jaugeé aussi-tôt après sa construction, & il ajoute que l'attestation du port du bâtiment sera enregistrée au Greffe de l'Amirauté. C'est pour servir de règle tant pour le premier voyage du navire que pour tous ceux qu'il pourra faire dans la suite, n'étant pas naturel de jaugeer un navire chaque voyage qu'il fait. A cette fin le Greffier, après l'enregistrement, en donne son certificat au dos du billet de jauge, lequel fait foi dans toutes les Amirautés du Royaume. Il seroit pourtant de la règle que le certificat fût légalisé par le juge.

La raison pour laquelle le billet de jauge fait foi, est que le jaugeur est un homme public, comme étant revêtu à cette fin d'une commission, ou de M. l'Amiral ou de l'Amirauté, enregistrée au Greffe après serment par lui fait de remplir fidèlement ses fonctions. On comprend par-là qu'il n'y a point ici de gardes jurés ou prud'hommes du métier de charpentier, pour jaugeer les navires, & en conséquence, que c'est le jaugeur public qui seul en a le droit à l'exclusion de tous charpentiers, contre la disposition de cet article, qui a dû cesser après tout, dès le moment qu'il y a eu un jaugeur juré nommé par M. l'Amiral, suivant la faculté attribuée en général à sa charge, par l'article 4, titre premier, livre premier, de nommer toutes personnes dont les fonctions sont relatives au payement de ses droits & à la police.

Le premier Janvier 1709, M. le Comte de Toulouse, établit le nommé Marlot, en qualité de jaugeur des navires en ce port. On ne fait point si c'est le premier qu'il ait nommé; mais depuis ce temps-là les jaugeurs ont régulièrement été à la nomination de M. l'Amiral, à la charge de faire enregistrer leur commission à l'Amirauté, & d'y faire le serment requis. Le jaugeur actuel n'a pourtant qu'une commission provisionnelle des Officiers de l'Amirauté, du consentement de M. l'Amiral, à cause que cette place est peut recherchée.

Le billet de jauge fait donc foi de quelque Amirauté que soit le jaugeur, pourvu qu'il paroisse avoir été enregistré au Greffe de l'Amirauté du lieu où la jauge a été faite. Mais comme il a été observé, il seroit de la règle que les signatures du jaugeur & du Greffier fussent légalisées par le Juge, pour être authentique dans une autre Amirauté.

A l'égard des navires étrangers, on ne s'arrête point à la jauge qui aura été faite dans le pays étranger. Ils doivent être jaugeés au premier port de France où ils arrivent. Règlement du 13 Juin 1709, au sujet du droit d'ancre; & alors le billet de jauge enregistré leur sert comme aux navires François, pour tous les voyages qu'ils font. Cependant comme on pourroit plus aisément subroger un navire à un autre, en pays étranger qu'en France, pour y adapter un billet de jauge donné pour un autre navire du même nom, sur le moindre soupçon, on est en droit de faire jaugeer le navire soupçonné; mais ce ne sera aux frais du maître ou capitaine, qu'autant que la nouvelle jauge le convaincra de fraude.

Il y aura aussi lieu à une nouvelle jauge tant des navires François qu'étrangers, toutes les fois que le billet de jauge ne sera pas représenté; même Règlement du 13 Juin 1709; & ce sera alors sans distinction, au frais du

capitaine. Il pourra aussi lui demander une nouvelle jauge s'il croit que la première est trop forte, & en ce cas ce sera aux frais de qui il appartiendra.

Ces frais sont fixés par le Règlement de ce siège dont il a déjà été parlé du 3 Décembre 1740, savoir pour les bâtimens au-dessus de 10 tonneaux jusqu'à 30, à 15 sols; pour ceux de 30 à 60 tonneaux, à 1 liv. 10 sols; pour ceux de 60 à 100 tonneaux, à 40 sols, & pour ceux de 100 tonneaux & au-dessus sans distinction, à 3 livres. Ceux de 10 tonneaux & au-dessous ne payent rien.

ARTICLE V.

POUR connoître le port & la capacité d'un vaisseau, & en régler la jauge, le fond de cela qui est le lieu de la charge, sera mesuré à raison de quarante-deux pieds cubes pour tonneau de mer.

LA maniere de jauger un navire est ici marquée. Ce n'est que le fond de cale qui est le lieu ordinaire de la charge, qu'il faut mesurer & non l'entrepont, quoiqu'on y place souvent des marchandises, parce qu'il est naturellement réservé pour les rechanges du navire, & les besoins de l'équipage. Cependant notre Règlement assujettit l'entrepont à la jauge; mais comme il veut en même-temps que sur la totalité de la jauge il soit déduit un dixieme; par événement, c'est tout comme si l'on ne le mesuroit pas. Quant aux bâtimens du port de Marans, par une exception particulière, il est ordonné au jaugeur de déduire un cinquieme de leur véritable jauge, en sorte qu'un bâtiment de vingt tonneaux n'est jaugé que pour seize.

La capacité ou le port d'un vaisseau, se règle par le nombre de tonneaux, qu'il peut porter. On dit, ce navire est de 20, 60, 100, 200, 400 tonneaux, &c. Et pour déterminer le nombre de tonneaux qu'il peut porter, on mesure l'espace de son fond de cale en le réduisant en pieds cubes.

C'est la règle la plus sûre, ou en tout cas la seule praticable, quoiqu'elle soit quelquefois fautive, à raison des différentes manieres de construire les navires, qui exigent aussi différentes opérations pour la réduction juste en pieds cubes; & tous les jaugeurs ne sont pas également en état de varier leurs combinaisons avec précision. On les auroit peut-être un peu plus habiles si leurs salaires n'étoient pas aussi modiques.

D'ailleurs tous les pieds cubes d'un vaisseau effilé ou de construction qui se termine en pointe de l'avant à l'arrière, ne tournent pas à compte pour la charge comme ceux d'un navire de figure quarrée ou approchante; & c'est à quoi on ne fait pas toujours assez d'attention. C'est pour cela aussi que les jauges d'un même navire diffèrent quelquefois assez considérablement suivant que les jaugeurs sont plus ou moins exacts ou équitables.

Pour la jauge ou mesure, à l'effet de régler le paiement du droit de fret du tonneau dû par les étrangers, voir l'Ordonnance des fermes du mois de Juillet 1681, titre du droit de fret, & les Arrêts du Conseil des 19 Avril 1701, & 15 Juillet 1704.

Pour ce qui est au fonds de ce droit de fret du tonneau, & comment il a été établi, voir *infra*, l'article premier, titre premier des charte-parties, livre suivant.

Comme la navigation sur le Ponant à vraisemblablement commencée par les Bordelois; que leur maniere de régler le fret aussi-bien que la portée des mariniers étoit par tonneau, suivant qu'il résulte des articles 8 & 16, des jugemens d'Oleron; & qu'enfin pour fixer le tonneau ils employèrent d'abord quatre barriques de vin, de 500 pesant ou environ chacune, parce que c'étoit la denrée dont ils faisoient le plus grand débit, il y a apparence que c'est d'eux qu'on a emprunté l'usage de compter le port d'un navire par tonneaux, & de régler le tonneau à 2000 de pesanteur en prenant pour guide le tonneau de vin composé de 4 barriques de 500 pesant chacune.

Mais parce que toutes les marchandises ne sont pas d'un poids égal ou approchant en égard à leur volume; il a paru juste dans la suite de déterminer le tonneau, non précisément à 2 milliers de pesanteur; mais à raison de l'emballement ou espace occupé par les marchandises. En quoi toutefois on a encore pris pour modele les 4 barriques faisant le tonneau Bordelois; c'est-à-dire, que l'on a calculé l'espace occupé par quatre barriques; & l'on a trouvé qu'il donnoit les 42 pieds cubes, qui, aux termes de cet article doivent composer le tonneau de mer.

Les Rochellois ont aussi de tout temps pratiqué la mesure des Bordelois pour le tonneau, & la preuve en résulte de ce qu'ils ont toujours mis tout de même, quatre barriques au tonneau. Mais ils ont fait plus, ils ont trouvé la réduction du tonneau en pieds cubes, comme le prouve l'ancienne mesure de leur boisseau, qui est exactement d'un pied cube, & dont ils ont réglé qu'il en falloit 42 pour faire le tonneau de bled, égal au tonneau de mer.

Les Flamands, les Anglois & les Hollandois, comptent par leff ou last. Le last vaut deux tonneaux chez les premiers, & deux tonneaux & demi chez les Hollandois.



ARTICLE VI.

SERONT tenus les Officiers de l'Amirauté, à peine d'interdiction de leur charge, de faire tous les ans au mois de Décembre, un état de tous les vaisseaux appartenans aux bourgeois de leur ressort, qui contiendra leur port, âge, qualité & fabrique, avec le nom des propriétaires, & de l'envoyer aux Secrétaire d'Etat ayant le département de la Marine.

CE qui est prescrit par cet article avoit déjà été ordonné par l'article 441, de l'Ordonnance de 1629, & dans un plus grand détail. Comme ce qu'on appelle aujourd'hui les Commissaires aux Classes ou de la Marine dans les ports du commerce, n'étoient alors que de simples commis, subordonnés aux Officiers de l'Amirauté; c'est la raison pour laquelle les Officiers de l'Amirauté toujours en correspondance avec le Secrétaire d'Etat, ayant le département de la Marine, étoient chargés de lui envoyer tous les ans, au mois de Décembre, l'état de tous les vaisseaux de leur ressort.

Les choses ayant changé depuis, ce sont aujourd'hui ces Commissaires qui sont chargés de ce soin à la place des Officiers de l'Amirauté.

Ce n'est plus qu'à M. l'Amiral que les Officiers d'Amirauté envoient des états de vaisseaux; mais c'est pour un autre motif. Ces états qui s'envoient tous les mois sont pour constater le nombre des vaisseaux, tant François qu'étrangers, qui entrent dans le port & qui en sortent.





LIVRE TROISIEME.

Des Contrats Maritimes.

TITRE PREMIER.

Des Charte-parties, Affrétemens ou Nolissemens.

A convention pour le louage d'un vaisseau, est appelée sur les côtes de l'Océan, charte-partie ou affrètement, & nolisement sur celles de la Méditerranée.

L *Charte-partie*, est un terme qu'on a adapté particulièrement à la marine, pour désigner le contrat de louage d'un navire, quoiqu'anciennement ce fût un terme commun à tous les contrats non-translatifs de propriété dont il étoit fait écriture. Comme on ne délivroit point alors d'expéditions de ces actes aux parties à raison du peu de durée des engagemens qu'elles y contractoient, l'usage étoit d'en couper les originaux en long du haut au bas, & de les remettre aux parties qui gardoient chacun leur moitié; & quand il s'agissoit de vérifier si la convention avoit été fidèlement exécutée, on rassembloit les deux moitiés pour en juger. Boërius *decis* 105, n. 7 & 8, *fol.* 192, dit l'avoir vu souvent pratiquer de la sorte, & que cet usage étoit fréquent parmi les peuples de l'Aquitaine & les Anglois. *Per medium*, dit-il. *Charta incidebatur, & sic fiebat charta partita.*

Cet usage a passé, & cependant ce terme, *charte-partie*, a été conservé, mais pour exprimer seulement la convention concernant le louage d'un vaisseau que l'on a rendue en latin par ces mots : *noticæ rationis dividuum folium.*

Affrètement, *affréter*, vient du fret, bailler ou prendre à fret, comme, *accensement*, *accenser*, vient de cens, bailler ou prendre à cens.

Suivant l'Auteur des notes, sur la juridiction de la marine, art. 17, p. 414; ces termes, *fret*, *frètement*, *affrètement*, sont dérivés du mot latin *fretum*, ou du verbe *fero*. En Italien on dit, *affretare* pour hâter, *in freta* à la hâte; *fretelloso*, qui répond à *festinus*, *celer*, pour exprimer sans doute que l'affrètement exige une prompte expédition.

ARTICLE PREMIER.

TOUTE convention pour le louage d'un vaisseau, appelée charte-partie, affrètement ou nolisement, sera rédigée par écrit, & passée entre les marchands & le maître, ou les propriétaires du bâtiment.

SERA rédigée par écrit; c'est-à-dire, sous signature privée, aussi-bien que pardevant notaires. Par Edit du mois de Décembre 1657, il avoit été créé dans chaque Siege d'Amirauté deux offices de Notaires-Greffiers, pour recevoir les charte-parties, & tous autres contrats maritimes, à l'exclusion de tous autres Notaires, &c. Mais cet Edit demeura sans exécution, sans doute comme trop préjudiciable au commerce. Pour ce qui est du droit de contrôle des charte-parties, voir les observations sur le préambule de cette Ordonnance *in fine*.

C'est uniquement, au reste, pour la sûreté des parties, que les polices d'affrètement ou de chargement doivent être rédigées par écrit. Il n'est pas douteux, en effet, que la convention ne soit aussi valable, étant faite verbalement que par écrit, à cela près que la preuve par témoins ne pourra être reçue que jusqu'à la somme de 100 liv. aux termes des Ordonnances de Moulins, & de 1667; & que si la somme excède 100 liv. il n'y aura de ressource que dans le serment de la partie qui niera la convention.

Lès qu'il s'agit d'un affrètement un peu considérable, soit pour la totalité du bâtiment, soit pour partie, au tonneau ou au quintal, on ne manque jamais d'en dresser une charte-partie; mais pour les petits bâtimens qui ne vont que d'un lieu à l'autre, dans la même Amirauté, sur-tout, la convention n'est que verbale. Ces sortes d'expéditions sont trop courtes & trop promptes pour prendre d'autres précautions que celle de donner au patron de la barque une facture, ou plutôt une note des choses qui y sont chargées; ou si le chargement est pour le compte d'une tierce personne, on remet au patron une lettre de voiture adressée à ce tiers, laquelle lettre contient l'énumération des effets chargés, & la somme qu'il faut payer au patron pour son fret.

Cette lettre de voiture, qui fait le titre commun du chargeur, du patron & de la personne à qui les marchandises sont envoyées, tient lieu de charte-partie, de connoissement & de facture de chargement. Le patron est obligé de remettre les marchandises énoncées dans la lettre de voiture, comme s'il l'avoit soussignée, & elle est aussi son titre pour l'autoriser à demander le paiement de son fret: tout cela se fait uniment & de bonne foi, & l'on ne voit point de procès s'élever à ce sujet.

Entre les marchands & le maître, &c. on comprend que c'est au propriétaire du navire ou du bâtiment qu'il appartient spécialement de l'affréter, puisque c'est son bien propre; & si le maître a droit aussi de l'affréter, ce n'est qu'au nom du propriétaire en qualité de son Procureur né. Or comme tous les pouvoirs du Procureur ou Mandataire cessent ou sont suspendus, lorsque le mandant est sur le lieu, il s'ensuit que le maître ne peut affréter dans le lieu

de la demeure du propriétaire que de son aveu : c'est aussi la disposition de l'article suivant.

Les charte-parties, sur-tout celles à cueillette, se font ordinairement par le ministère des courtiers conducteurs des maîtres de navires, soit François ou Etrangers. Lorsque le maître ne fait pas signer, le courtier signe pour lui, & le maître est engagé par-là comme s'il eût signé. La foi publique l'exige de la sorte, quoique ces courtiers ne soient pas établis en titre d'office, mais seulement par commission de M. l'Amiral, parce qu'ils ont serment à justice, ce qui les rend officiers publics en cette partie. Ainsi la charte-partie qu'ils ont faite, est le titre commun du maître & des affréteurs, contre lequel on n'est pas plus redevable à proposer aucune autre convention, supposée faite avant ou après, que contre tout autre acte par écrit.

Ces courtiers, comme il vient d'être observé, sont au service des patrons étrangers comme des François, à l'effet de quoi il en est parmi eux qui entendent les langues étrangères. Ils peuvent donc leur procurer un fret pour leur retour, soit qu'ils s'en retournent directement chez eux, soit qu'ils veuillent toucher à quelqu'autre Port de France en s'en allant, & cela sans considérer s'il y a d'autres bâtimens François ou non, sur lesquels on puisse charger les marchandises destinées pour le même Port François. La réciprocité du commerce entre les nations amies (& toute nation est amie lorsqu'on est en pleine paix avec elle) l'a exigé de la sorte; en quoi on s'est éloigné par les traités de paix & de commerce, des anciennes loix du Royaume, qui enjoignoient aux marchands d'affréter les navires François par préférence à ceux des étrangers, avec défenses d'en louer tant qu'ils en trouveroient de la nation : Déclaration du Roi Louis XII, de l'année 1504. Celle de Charles IX, du 8 Février 1567, avoit fait défenses aux François » de fréter dans les Ports de France » aucun navire étranger, & à tous étrangers de charger ès-dits Ports aucunes » marchandises de France que sur les vaisseaux François; » ce qui avoit encore été confirmé par Arrêt du Conseil d'Etat du 5 Octobre 1617, conforme à un Arrêt du Parlement de Rouen du 10 Juin de la même année 1617, & encore par l'art. 442 de l'Ordonnance de 1629 : cela s'observoit pareillement en Angleterre, en Espagne, & dans les villes Anseatiques, suivant l'auteur des notes sur la juridiction de la marine, art. 17, n. 5, p. 415.

Depuis ce temps-là, en Angleterre, on avoit renoncé à la rigueur de cette police, mais on y revint sous Cromwel; cet heureux scélérat qui, après s'être affermi dans son usurpation, ayant formé le projet d'élever le commerce des Anglois sur les ruines de celui de toutes les autres nations, imagina le fameux acte de navigation du 9 Octobre 1651; suivant lequel tout commerce étoit interdit en quelque sorte aux vaisseaux étrangers dans les ports d'Angleterre, puisqu'il étoit défendu d'y apporter des marchandises ou des denrées qui ne feroient pas des productions du pays d'où les vaisseaux feroient partis (ce qui regardoit plus particulièrement les Hollandois); qu'à l'égard des marchandises permises, elles étoient chargées de droits exorbitans. Et qu'enfin la navigation de port en port, étoit absolument réservée aux vaisseaux Anglois; & ce Règlement aussi injuste qu'ambitieux, Cromwel le fit même exécuter par provision, de l'aveu du Parlement.

Il n'acquiesça néanmoins force de loi, qu'après que Charles II l'eût revêtu du

sceau de l'autorité Royale, & qu'il eût été solennellement approuvé au Parlement le 23 Septembre 1660.

Les choses n'ont pas changé depuis, & delà ce prodigieux accroissement du commerce & des forces maritimes des Anglois; delà aussi cet orgueil qui leur a persuadé qu'ils pouvoient tout oser, au mépris des loix les plus sacrées.

On auroit pu en France leur interdire également tout commerce; mais à moins de vouloir rompre ouvertement avec eux, ce que les circonstances ne permettoient pas alors, il auroit fallu étendre l'interdiction à tous les étrangers; & c'est ce que la justice ne permettoit pas plus que l'état de notre navigation. Le Roi se contenta donc, pour compenser en quelque sorte les avantages du commerce des étrangers sur le nôtre, d'établir un droit de fret de 50 sols par tonneau sur tout vaisseau étranger venant dans les ports du Royaume pour y trafiquer, & des droits sur chaque espece de marchandises qu'ils y apporteroient, avec interdiction de quelques-unes.

Ce droit de 50 sols par tonneau * fut établi par une Déclaration du Roi du 20 Juin 1659, confirmé ensuite par divers Arrêts du Conseil, entr'autres par celui du 3 Mai 1664, par l'Ordonnance des fermes du mois de Juillet 1681, & par autre Arrêt du Conseil du 19 Avril 1701; il est toujours resté sur ce pied là jusqu'à la Déclaration du Roi du 24 Novembre 1750, qui, sur le même principe de son établissement, l'a doublé en le portant à cent sols, ce qui ne suffisoit pas encore pour remplir l'objet qu'on s'est proposé au moins pour ce qui concerne la navigation de port en port.

A peine ce droit de 50 sols par tonneaux étoit-il formé, qu'il fut décidé, par Arrêt du Conseil du 16 Février 1663, en faveur des Hollandois, qu'ils ne le payeroient qu'une fois chaque voyage, en sortant des ports du Royaume & non en y entrant; & à l'égard des navires chargés de sel, qu'ils ne payeroient que 25 sols au lieu de 50 sols: même faveur accordée aux Danois par autre Arrêt du 20 Avril de la même année.

L'exemption du droit fut ensuite accordée en plein aux Hollandois par les traités de Riswick & Utrecht, excepté seulement la navigation de port en port; ce qui après avoir été confirmé par Arrêt du Conseil du 30 Mai 1713, fut encore renouvelé par le traité de commerce du 21 Décembre 1739: traité le plus avantageux pour eux qu'ils eussent jamais fait avec la France.

Mais leur conduite ayant engagé le Roi à révoquer ce traité, par Arrêt du Conseil du 31 Décembre 1745, ils ont perdu leur exemption; & néanmoins Sa Majesté a bien voulu de temps à autre les dispenser du paiement du droit, même depuis qu'il a été porté à cent sols par la Déclaration du 24 Novembre 1750.

Les Anglois à qui, par l'Ordonnance du 6 Septembre 1701, ** il avoit été défendu d'apporter en France des marchandises sur d'autres vaisseaux que sur des bâtimens François, non-seulement furent relevés de cette espece d'interdiction, mais encore furent affranchis de ce droit de fret du tonneau par l'art. 11 du traité de commerce conclu avec eux à Utrecht le 11 Avril 1713. Mais les guerres survenues depuis, leur ont fait perdre cette exemption qu'ils n'ont pu recouvrer dans la suite.

* Voyez la quarante-sixieme Lettre de l'Observateur Hollandois, pag. 43.

** Observateur Hollandois, Lettre dix-neuf, pag. 50.

Les Suédois l'ont acquise par la convention signée à Versailles le 25 Avril 1741, & elle a été confirmée aux Danois par le traité du 23 Août 1742, article 6; mais avec cette exception, que si les uns & les autres chargent des marchandises dans un port de France, pour les transporter dans un autre du Royaume, ils seront sujets aux droits, ainsi qu'il a été réglé, est-il dit, pour les villes Anseatiques.

C'est ce qu'on appelle naviger de port en port, ce qu'aucun étranger exempt en général du droit du fret du tonneau, n'a jamais pu faire sans être assujetti à le payer.

La Déclaration du Roi du 24 Novembre 1750, qui a fait monter ce droit à cent sols, porte que c'est sans déroger à l'exemption accordée à certaines nations par des traités particuliers.

Aujourd'hui cela ne désigne plus que les Suédois, les Danois, & les villes Anseatiques. Si les Hollandois ne payent pas le droit non plus actuellement, ce n'est que par une dispense provisionnelle qui peut cesser à chaque instant.

Du reste, lorsque les traités sont limités pour un certain temps, l'exemption cesse à l'expiration du terme; & enfin il ne faut pas oublier qu'il n'y a plus d'exemption dès qu'il est question du cabotage de port en port. Alors le droit de fret du tonneau est dû dans chaque port où les navires étrangers vont charger ou décharger des marchandises, conformément à l'Ordonnance des fermes du mois de Juillet 1681, qui sur cela n'a jamais souffert de variation, si ce n'est que, au lieu que dans ce temps-là, le droit n'étoit que de 50 sols, il est aujourd'hui à cent sols par tonneau.

En cette partie tous les étrangers sont donc d'égale condition, & sur cela bien des gens pensent qu'il en devroit être de même de la navigation simple d'un port étranger à un port de France, pour retourner en droiture à un port aussi étranger; c'est-à-dire, qu'il faudroit, ou que tous les étrangers payassent le droit sans aucune exception, ce qui seroit le mieux, ou qu'ils en fussent aussi tous exempts. Car enfin, disent-ils, toute préférence donnée à une nation étrangère, ne peut qu'être préjudiciable au commerce, parce que, excluant la concurrence des autres nations, elle met celles qui sont privilégiées en état de régler le prix de leurs marchandises & du fret comme il leur plaît: cela paroît en effet assez sensible pour mériter attention.

ARTICLE II.

LE maître sera tenu de suivre l'avis des propriétaires du vaisseau quand il affrétera dans le lieu de leur demeure.

IL est bien juste que le maître suive l'avis du propriétaire du vaisseau lorsqu'il affrétera dans le lieu de la demeure de ce propriétaire, puisque c'est sa chose. Que dans l'absence du propriétaire, le maître ait droit d'affréter, cela n'est pas douteux, puisqu'il est procureur né du propriétaire, lequel est censé lui avoir donné tout pouvoir en cette partie. Mais quand le propriétaire est présent, lui eût-il ci-devant donné un pouvoir général par écrit, ce pouvoir

est suspendu de plein droit tant que le propriétaire sera sur le lieu ; de manière que sans son aveu , le maître ne peut faire un affrètement valable. *Idem* , art. 58 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique : la disposition contraire de l'article 4 , chapitre 18 du Guidon , est donc tout-à-fait irrégulière.

C'est-à-dire , que le propriétaire pourra alors faire casser l'affrètement , & en faire un autre de son chef , s'il n'a approuvé celui du maître tacitement ou formellement , ce qui dépend des circonstances.

On peut opposer à la vérité que l'article précédent semble autoriser l'affrètement du maître sans le concours des propriétaires , en ces termes , *entre les marchands & le maître , ou les propriétaires du bâtiment* , & que quand celui-ci enjoint au maître de suivre l'avis des propriétaires , cela ne doit s'entendre que pour sa sûreté , sans qu'on en puisse faire résulter la nullité de l'affrètement fait par le maître seul , puisque l'article ne la prononce pas.

Mais cette interprétation n'est pas admissible , comme étant contraire aux principes du droit , & même aux articles de notre Ordonnance , qui défendent pareillement au capitaine de faire son équipage , & de prendre de l'argent à la grosse sur le navire , sans l'aveu des propriétaires , lorsqu'ils sont sur le lieu. Or dira-t-on que dans ces deux derniers cas , il n'est question tout de même que de la sûreté du capitaine sans toucher à la validité du contrat ?

Cependant sous prétexte que le maître aura affrété sans le consentement exprès du propriétaire étant sur le lieu , & qu'ainsi ce propriétaire pourra désavouer l'affrètement , l'affruteur n'est pas moins obligé d'exécuter la charte-partie , que le propriétaire est censé approuver , ne la désavouant pas. Et si l'affruteur craint un désaveu dans la suite , c'est à lui à aller trouver le propriétaire pour le faire expliquer sur le sort de la charte-partie ; sans quoi il prend sur lui le risque de l'événement : ce n'est pas le cas de dire que l'engagement n'est pas synallagmatique , il a dû savoir ce qu'il faisoit. Il en est à son égard comme de celui qui a contracté avec une femme mariée sans l'autorisation de son mari ; quoique la femme ne soit pas de son côté engagée valablement , elle & son mari approuvant le contrat dans la suite , ne sont pas moins en droit de forcer celui qui a contracté avec elle de remplir son engagement : *Commentaire sur la Coutume de la Rochelle* , art. 23 , n. 38.

Tout cela me paroît indubitable s'ils s'agit d'un vaisseau destiné pour un voyage de long cours ; & j'en dis autant aussi d'un navire qui ne fait que le cabotage ; qu'il n'y ait qu'un propriétaire , ou qu'il y en ait plusieurs , bien connus pour tels , s'ils sont tous sur le lieu ou faisant le plus grand nombre.

Mais si les propriétaires sont dispersés en différens endroits , & que sur le lieu où le navire est venu prendre son chargement , il n'y en ait aucun qui soit choisi par les autres pour diriger l'affrètement du navire , l'affrètement conclu alors avec le maître seul , vaudra absolument , & sera à couvert d'atteinte de la part des propriétaires , sauf leur recours contre le maître , s'il a passé leurs ordres. La foi & la sûreté publique l'exigent de la sorte , pour prévenir les monopoles & les complots que les propriétaires & les maîtres pourroient pratiquer secrètement au préjudice des affréteurs.

Au surplus , dans tous les cas mêmes où l'affrètement du maître pourroit être cassé par le désaveu des propriétaires , le maître seroit nécessairement garant de l'exécution de la charte-partie envers les affréteurs , & tenu de tous leurs

dépens, dommages & intérêts comme les ayant trompé. Ils avoient lieu de présumer qu'en contractant avec lui, il avoit les pouvoirs nécessaires pour cela : c'en est assez pour autoriser leur recours & garantie contre lui, à l'exemple du mandataire ou commissionnaire qui, quoiqu'il passe les bornes de sa procuration n'est pas moins obligé de faire valoir l'engagement qu'il a pris mal-à-propos au nom de son commettant.

ARTICLE III.

LA Charte-partie contiendra le nom & le port du vaisseau, le nom du maître & celui de l'affrèteur, le lieu & le temps de la charge & décharge, le *prix du fret* ou nolis, avec les intérêts des retardemens & séjours; & il sera loisible aux parties d'y ajouter *les autres conditions* dont elles seront convenues.

CELA se pratique assez régulièrement dans les charte-parties, mais n'est point de nécessité, comme il résulte des deux articles suivans.

Le prix du fret. Outre le prix du fret, il est assez d'usage que le maître stipule une certaine somme, assez modique toutefois, ce qu'on appelle *le vin, le chapeau* ou *les chausses* du maître; mais sans une stipulation expresse, il ne lui feroit rien dû à ce sujet. En vertu de la stipulation, ce bénéfice lui est acquis par préciput sans en faire part aux propriétaires du navire, ni aux gens de l'équipage : Cleirac, tit. des contrats maritimes, chap. 5, art. 18, pag. 260.

Si ce chapeau lui a été promis sous condition que l'on feroit content, on ne peut le lui refuser qu'en prouvant qu'on a raison de n'être pas satisfait de sa conduite : Sentence de Marseille du mois de Mars 1751, contre le sieur Luther fils, négociant, qui refusoit le chapeau sans cause vérifiée.

Il est aussi d'usage, soit dans les charte-parties, soit dans les connoissemens; de stipuler outre le fret, les avaries aux Us & Coutumes de la mer. Pour l'effet de cette clause de style, voir l'art. 9 du tit. des avaries.

Les autres conditions. Quoiqu'elles ne feroient pas conformes aux Us & Coutumes de la mer, elles n'en feroient pas moins valables, si elles n'avoient rien de contraire à l'équité naturelle, à la police de l'Etat, & aux bonnes mœurs. En conséquence de cette permission, il a été jugé par Sentence de l'Amirauté de Marseille du mois de Septembre 1752, au rapport de M. Emerigon, qu'une charte-partie portant stipulation que le maître ne pourroit prétendre aucun fret, s'il ne partoît dans le délai fixé, devoit avoir son effet.

Mais pour adopter une décision aussi rigoureuse, il faudroit que le maître eût été mis juridiquement en demeure, & qu'avec cela il fût question de marchandises dont le transport ne pût être différé sans un dépérissement considérable, ou sans en faire manquer le débit; telles que feroient, par exemple, des provisions de carême qui n'arriveroient pas à temps, &c. Il se pourroit même alors, que l'exemption du fret n'indemnifât pas le marchand chargeur de tous les dommages & intérêts qu'il auroit à prétendre.

ARTICLE IV.

LE temps de la charge & décharge des marchandises , sera réglé *suivant l'usage* des lieux où elle se fera , s'il n'est point fixé par la charte-partie.

L'ARTICLE 34 de l'Ordonnance de Wisbuy ; l'article 39 de celle de Charles-Quint ; & le vingt-unième article des jugemens d'Oleron , portent , que si le marchand ne charge pas dans le temps marqué , & qu'il tarde encore quinze jours après , il sera tenu de payer au maître son retardement & ses dommages & intérêts.

Lorsque le temps de la charge & décharge des marchandises n'est pas fixé par la charte-partie , l'usage l'a réglé à 15 jours. Ces jours fixés par écrit ou par l'usage , s'appellent *jours de planche* , après l'expiration desquels le maître est en droit de demander des dommages & intérêts. Mais dans la pratique cela ne s'observe pas fort exactement , ce qui est certainement un abus ; si la décharge n'est retardée par force majeure ou pour cause de peste , comme dans le cas de l'article 15 , chap. 9 du Guidon.

Réciproquement le marchand chargeur qui a rempli son engagement , peut obliger le maître de faire voile , si le temps le permet. A la vérité le maître y a naturellement le principal intérêt ; mais il arrive quelquefois que son engagement n'est pas complet , ce qui l'engage à différer son départ , tandis que le marchand chargeur peut avoir grand intérêt à ce que ses marchandises soient promptement rendues au lieu de leur destination.

Ces sortes de discussions se décident ordinairement par les circonstances ; & en général la faveur est du côté du maître : Sentence de Marseille du 20 Décembre 1749 , qui accorda au maître un nouveau délai pour charger des balles de coton qu'il n'avoit pas chargé dans le temps convenu.

Quant à la navigation en rivière , il n'y a que trois jours de planche pour la charge , & autant pour la décharge : note 5 sur l'art. 21 des jugemens d'Oleron. Cela s'entend du petit cabotage seulement.

Suivant l'usage. Si non appareat quid actum est , erit consequens ut id sequatur ; quod in regione in qua actum est , frequentatur ; quid ergo si neque mos regionis appareat , quia varius fuit ? Ad id quod minimum est , regidenda summa est. Leg. 34 , ff. de regulis juris : Sentences conformes de Marseille des 10 Décembre 1748 , 11 Mars 1749 & 4 Août 1752. Cela reçoit son application au cas où le prix du fret n'aura pas été réglé par la charte-partie ou par le connoissement , on suivra alors le taux courant du lieu ; & en cas de diversité , le taux mitoyen concernant les marchandises de pareille qualité. Voir *infra* le titre du fret ou nolis.



ARTICLE V.

SI le navire est frété au mois & que le temps du fret ne soit point aussi réglé par la charte-partie, il ne courra que du jour que le vaisseau fera voile.

C'EST bien alors que le maître a grand intérêt que son départ ne soit pas retardé par les marchands chargeurs, puisqu'il ne doit gagner son fret que du jour que son navire aura fait voile; comme au contraire, s'il est stipulé que le fret courra de tel jour, quoique le navire ne soit pas encore parti, il importe extrêmement aux chargeurs que le maître ne diffère pas son départ.

C'est pourquoi si le cas se présente, on auroit une grande attention à rendre justice à celui qui souffriroit du retardement. Mais depuis long-temps on n'est plus dans l'usage de fréter les navires au mois; & c'est le mieux, pour ne pas donner occasion au maître d'allonger son voyage en faisant diverses escales pour augmenter son fret. Comme cela n'est pas à craindre dans les affrétemens faits au Roi, sur-tout lorsque les vaisseaux frétés des particuliers, sont sous le commandement des vaisseaux de guerre; le Roi n'a pas hésité de prendre en dernier lieu des navires marchands à fret au mois, pour l'importante expédition du Port-Mahon, qui a convert de gloire M. le Maréchal Duc de Richelieu, & M. le Marquis de la Gallifonniere, commandant de la flotte sous ses ordres.

Les affrétemens usités aujourd'hui se font, ou du navire entier, ce que l'auteur des notes sur la juridiction de la marine, art. 17, pag. 415, appelle affrétement *per aversionem*, seu *uno pretio*, ou en gros selon Vinnius sur Peckius *ad leg. Rhodiam*, fol. 297, & Kuricke *ad jus Hanseaticum*, tit. 3, art. 2, fol. 699, ou d'un certain nombre de tonneaux ou quintaux à placer dans le navire; à tant par tonneau ou par quintal. Lorsque le chargement se fait par un assez grand nombre de personnes, on appelle alors cet affrétement à *cueillette*.

ARTICLE VI.

Celui qui après *sommation par écrit*, de satisfaire au contrat, refusera ou fera en demeure de l'exécuter, sera tenu des dommages & intérêts.

CECI regarde le maître comme le marchand chargeur, puisque l'un ou l'autre peut avoir également intérêt au prompt départ du navire.

En cas de retardement, celui qui a intérêt d'accélérer, doit donc faire *sommation* à l'autre de satisfaire au contrat pour le mettre en demeure.

L'article dit, *sommation par écrit*; mais ce n'est qu'une précaution qu'il indique pour se garantir de la mauvaise foi que l'autre pourroit avoir de nier la sommation verbale; car s'il en convenoit, nul doute qu'elle ne valût au-

tant que si elle eût été faite par écrit. En effet ce n'est pas ici une matière de rigueur, où il y ait des formalités à remplir *ad unguem* ; il s'agit d'un contrat de bonne foi, tels que le sont tous les contrats du commerce.

Refuser ou être en demeure de satisfaire à la charte-partie, c'est toute la même chose, pour les dommages & intérêts. *Idem, jus Hanseaticum*, tit. 5, art. 5 ; *ibi* Kuricke, fol. 755 ; Consulat, chap. 257, 258 & 262. Cleirac des contrats maritimes ; chap. 9, n. 5 & 11, pag. 293, 295 & suiv. Mais comme il a été observé sur l'art. 4 ci-dessus, on n'y fait pas toujours droit autant que cela seroit juste. On a trop souvent égard aux excuses, pour peu qu'elles soient spécieuses ; mais aussi le bien du commerce semble l'exiger. Le Consulat, ch. 81, 82 & 83 faisoit sur cela quantité de distinctions trop embarrassantes.

Il est peut-être inutile de remarquer après Stracha *de navibus*, part. 2, n. 20. qu'un navire ne peut être affrété à perpétuité, & qu'après le premier voyage, le propriétaire peut louer ou affréter son navire à qui il lui plaira, de même que l'affréteur en prendre un autre, si l'affrètement n'a été renouvelé pour un second voyage.

ARTICLE VII.

SI toutefois avant le départ du vaisseau, il arrive interdiction de commerce par guerre, représailles ou autrement, avec le pays pour lequel il étoit destiné ; la Charte-partie sera résolue sans dommages & intérêts de part ni d'autre, & payera le marchand les frais de la charge & décharge de ses marchandises ; mais si c'est avec autres pays, la Charte-partie subsistera en son entier.

L'INTERDICTION de commerce avec le pays pour lequel le navire étoit destiné, étant un obstacle invincible à l'accomplissement de la charte-partie, & cet obstacle provenant d'un fait de force majeure dont personne ne peut être tenu (s'il n'y a convention contraire, ou si la loi n'en dispose autrement, comme en matière d'assurance, ou de prêt à la grosse ;) il est tout naturel alors que la charte-partie soit résolue de plein droit sans dommages & intérêts de part ni d'autre.

Cet article ne parle d'interdiction de commerce, que pour le cas où elle arrive avant le départ du navire, parce que les choses étant entières, les parties n'ont rien à se demander ; & que le maître n'a aucun fret à prétendre : mais le cas de l'interdiction survenue depuis le départ du navire, est prévu par l'article 15 du tit. du fret ou nolis.

Dans l'hypothèse de notre article, il ne s'agit donc de la part des marchands chargeurs, que de retirer leurs marchandises du navire sans rien payer au maître ; mais aussi c'est à leurs frais qu'ils font décharger les marchandises, comme ils les avoient également fait charger à leurs frais. Et cela est une suite naturelle de la résolution qui se fait de la charte-partie, sans dommages & intérêts de part ni d'autre. Le maître d'ailleurs perd encore plus de son côté, sans compter son travail & celui de son équipage pour la charge & décharge des effets,

Mais si l'interdiction ne regarde pas le pays de la destination du navire, la charte-partie subsistera en son entier, quelque risque que le navire ait à courir dans son voyage, au moyen de la déclaration de guerre survenue entre Princes devant les ports desquels il faut passer, & sans que le maître puisse prétendre une augmentation de fret, à raison des nouveaux risques; car on sent bien qu'en pareil cas, il n'y a guere que lui qui puisse avoir intérêt à se désister de la charte-partie, puisqu'il est libre au chargeur de se faire assurer, & qu'il ne lui est pas permis à lui de faire assurer son fret; *infra* art. 15, tit. des assurances, outre qu'il gagneroit un fret plus considérable, s'il avoit la faculté de renoncer à l'affrètement, & d'en faire un nouveau.

ARTICLE VIII.

SI les ports sont seulement fermés, ou les vaisseaux arrêtés pour un temps par force majeure, la Charte-partie subsistera aussi en son entier; & le maître & le marchand seront réciproquement tenus d'attendre l'ouverture des ports & la liberté des vaisseaux, sans dommages & intérêts de part ni d'autre.

LA charte-partie subsistera tout de même dans son entier, si, sans interdiction de commerce avec le lieu de la destination du navire le port est fermé par ordre du Prince, ou par une flotte ennemie qui le tient bloqué, ou si le navire n'est arrêté que pour un temps par force majeure à cause que l'obstacle n'est que passager.

La décision au reste est applicable aussi-bien dans le cas où le navire est arrêté dans un port où il touche en faisant sa route, qu'à celui où il est retenu avant son départ, attendu qu'il n'y a pas de raison pour régler différemment le sort de la charte-partie.

Dans l'un & l'autre cas, il faut donc que le maître & l'affréteur attendent l'ouverture du port & la liberté du vaisseau, sans dommages & intérêts, tout de même de part ni d'autre; par conséquent sans que le fret au mois puisse courir durant tout le temps de la détention, ni que le fret soit augmenté si le navire est loué au voyage. Mais il y a cette différence que le navire étant arrêté dans le cours de son voyage & étant loué au mois, alors la nourriture & les loyers des matelots pendant tout ce temps-là, seront avarie commune. Art. 16, tit. du fret ou nolis, & art. 7 tit. des avaries. *Ubi vide*; ce qui n'a pas lieu le navire étant arrêté avant son départ. Autrefois on adjugeoit en ce cas au maître le quart du fret. Note 4 sur l'art. 19 des Jugemens d'Oleron & sur l'art. 11 ch. 9 du Guidon.



ARTICLE IX.

POURRA néanmoins le marchand, pendant le temps de la fermeture des ports ou de l'Arrêt, faire décharger sa marchandise à ses frais, à condition de la recharger ou d'indemniser le maître.

CETTE faculté accordée à l'affrèteur de faire décharger ses marchandises pendant le temps de la fermeture des ports ou de l'Arrêt du navire, ne fait aucun tort au maître ou propriétaire du navire, puisque le navire, en est d'autant soulagé, & que la décharge se fait au frais du chargeur, qui demeure obligé de charger sur peine d'indemniser le maître; c'est-à-dire, de lui payer les frais de son retardement, du jour qu'il l'aura mis en demeure de recharger, ou la moitié du fret s'il déclare ne vouloir pas recharger, ou enfin le fret entier des marchandises tout comme s'il les eût rechargées, si sans faire cette déclaration sur les poursuites du maître, il laisse partir le navire. C'est ce qui résulte de la combinaison de l'article 6. *Suprà*, avec les art. 3 & 6 ci-après, tit. du fret ou nolis.

Ce qui peut engager le marchand chargeur à retirer ses marchandises pendant l'arrêt du navire, c'est la crainte qu'elles ne se gâtent, ou qu'elles ne demeurent inutilement exposées aux coups de mer ou aux malversations des gens de l'équipage durant ce temps-là. Quoiqu'il en soit, le maître ne peut s'opposer à la décharge, sous prétexte que l'affrèteur pourra ne pas recharger ni lui demander des sûretés pour le rechargement; soit parce que cet article l'autorise à faire la décharge, soit parce que l'article 23 du tit. du fret & nolis, défend au maître de retenir les marchandises dans son navire, pour sûreté du payement de son fret.

Il se peut même selon moi, que le chargeur soit dispensé par événement de l'obligation de recharger; & cela arrivera s'il n'a retiré ses marchandises que parce que de leur nature elle ne pouvoit que dépérir considérablement, telles que sont des oranges, des châtaignes, &c. & que nonobstant le soin qu'il en aura pris, elles se soient gâtées de manière à ne pouvoir plus être vendues à un prix convenable. Autre chose seroit néanmoins si c'étoient des marchandises dont le remplacement pût facilement être fait dans le lieu en pareille espece, comme s'il s'agissoit ici, P. ex. de vin, d'eau-de-vie, de sucre, d'indigo, &c.

ARTICLE X.

LE maître sera tenu d'avoir dans son vaisseau pendant son voyage, la Charte-partie & les autres pieces justificatives de son chargement.

L'OBLIGATION imposée au maître par cet article conformément à l'art. 20 de l'Ordonnance de Philippe II. Roi d'Espagne, du mois d'Octobre 1565, regarde principalement le temps de guerre; car il est décidé par l'art.

6, tit. 9 des prises, que tout navire sera de bonne prise avec son chargement, dans lequel il ne sera trouvé charte-partie, connoissement ni facture. Ainsi si le navire étoit déclaré de bonne prise par ce manquement du maître, nul doute qu'il ne fût responsable de l'événement.

Mais cette obligation regarde aussi le temps de paix, afin que le maître puisse montrer en tout temps à qui appartiennent les marchandises de son chargement, qu'à son arrivée chacun puisse reconnoître les marchandises qui lui sont adressées, & que les Receveurs de la Douane soient en état de vérifier, d'un côté si les droits des marchandises ont été payés au départ, & d'un autre s'il n'y a point de marchandises prohibées embarquées sans permission.

Quoiqu'il en soit, la Loi est portée contre le maître. Il seroit condamnable s'il y étoit réfractaire ayant passé une charte-partie, & sujet aux dommages intérêts qui pourroient résulter de son infraction. Cependant il n'y a pas toujours de charte-partie passée par écrit pour le chargement d'un navire; ainsi notre article ne doit pas être pris à la lettre à cet égard, & le capitaine sera en règle si, au défaut de charte-partie, il est muni d'autres pieces suffisantes pour justifier son chargement. V. l'art. 2 du tit. suivant.

Les autres pieces justificatives du chargement outre la charte-partie, sont les connoissemens, la facture générale dont le capitaine est tenu de délivrer copie aux propriétaires du navire avant son départ, suivant l'art. 30 du titre premier, livre 2; les acquits des droits des marchandises qui en doivent, & les permis pour les autres.

Le maître doit avoir aussi dans son navire, le congé de l'Amiral; même article 20 de l'Ordonnance de Philippe I. du mois d'Octobre 1565; puisqu'il lui est défendu de naviger sans congé, à peine de confiscation, & qu'en faisant son rapport d'arrivée ou de relâche, il est tenu de représenter son congé, aux termes des articles 1 & 5, du tit. 10 des congés & rapports, livre premier ci-dessus.

ARTICLE XI.

LE navire, ses agrêts & appaux, le fret & les marchandises chargées, seront respectivement affectés aux conventions de la Charte-partie.

LE batel est obligé à la marchandise, & la marchandise au batel, dit Cleirac, sur l'article 21 des Jugemens d'Oleron n. 3, pag. 86, & art. 18, tit. de la navigation des rivières, pag. 597.

Le privilege accordé par cette article, s'entend respectivement & distributivement: c'est-à-dire, que les marchandises du chargeur affréteur, sont affectées spécialement au paiement du fret, *nam & ipsum nautum potentius est* dit la Loi 6, § 1. ff. *qui potiores in pignore*. Mais ce privilege ne donne pas droit au maître de retenir les marchandises dans son navire faute de paiement du fret: il peut seulement s'opposer à leur transport, lors de la décharge, ou les saisir dans les allèges ou gabarres, suivant l'art. 23 du tit. du fret ou nolis.

Et s'il les laisse parvenir à ceux à qui elles sont adressées, il ne perd pas pour cela son privilège ; mais l'art. 24 du même titre ne le fait subsister que pendant quinzaine, pourvu encore que ces marchandises n'aient pas passé en main tierce.

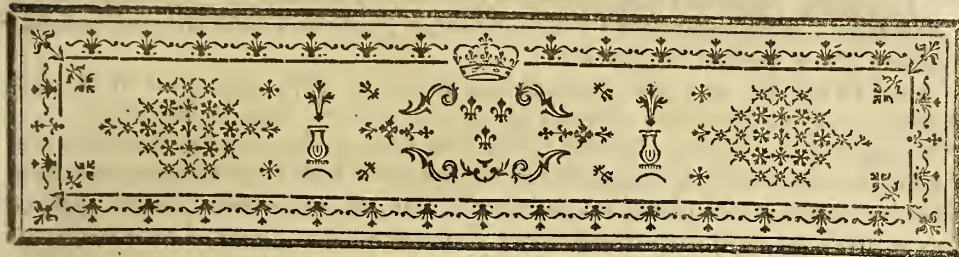
Il est juste réciproquement que le marchand chargeur ait un privilège pour l'exécution de la charte-partie qui le concerne ; c'est-à-dire, pour se faire remettre ses marchandises & pour le dédommagement qui lui seroit dû au cas qu'elles fussent avariées ou détériorées par le fait du maître. C'est aussi en sa faveur que l'article porte que le navire, les agrêts & apparaux, & le fret sont affectés aux conventions de la charte-partie. *Quid* des dommages & intérêts, prétendus par l'affréteur, pour l'inexécution de la charte-partie. V. *supra* l'article 16, titre 14 du livre premier.

Le privilège est le même, que l'affrètement ait été fait avec le propriétaire ; ou avec le maître seul, même dans le lieu de la demeure du propriétaire sans son consentement dans le temps, s'il ne l'a pas désavoué à temps. Et pour ce qui est des fautes & prévarications du maître, le propriétaire ne peut non plus contester au chargeur son privilège, attendu qu'il est responsable des faits de son capitaine.

Sur cela on pourroit penser que les marchandises dont il est parlé dans cet article s'entendroient de celles appartenantes au propriétaire du navire, comme de celles du marchand chargeur ; mais le même article qui rend les propriétaires responsables des faits du maître, & c'est le 2 du tit. 8 liv. 2, déclare qu'ils en demeureront déchargés en abandonnant leur bâtiment & le fret ; au moyen duquel abandon n'y ayant plus contre eux aucune action à cet égard, le chargeur quoique non satisfait par-là, ne peut se venger sur leurs marchandises.

Quoique l'article dise simplement, *affectés*, sans ajouter par privilège, il n'est pas douteux que ce terme n'emporte l'idée & l'attribution du privilège, autrement ce ne seroit lui faire produire aucun effet particulier, ce qui n'est pas proposable. Mais ce privilège du marchand chargeur ne doit marcher qu'à son rang, sur quoi voir l'article 16, tit. 14 du livre premier, sans s'arrêter à ce qu'a observé ici le Commentateur qui assurément n'a dû ce qu'il disoit & s'est mépris d'une étrange sorte.





TITRE II.

Des Connoissemens ou Polices de chargement.

L'AUTEUR du Guidon, chap. 15, art. 7, fol. 320, n'a pas eu une idée nette du connoissement. Selon lui » c'est une promesse » particuliere que fait le maître du navire de la réception de telle » & telle sorte de marchandise appartenant à tel marchand ; » & dans la réalité, c'est une reconnoissance que donne le maître d'avoir reçu dans son navire telles & telles marchandises au lieu d'une promesse de les y recevoir.

C'est aussi l'explication qu'en donne l'article qui suit, en disant, *connoissemens ou reconnoissances des marchandises chargées dans le vaisseau*. Il l'appelle aussi *police de chargement*, terme usité sur les côtes de la Méditerranée, qui signifie piece justificative de chargement.

C'est en effet la véritable & spécifique preuve du chargement, & la charte-partie ne suffiroit pas pour le justifier, puisque de la promesse qu'on aura faite de charger une telle quantité de marchandises dans un navire, il ne s'ensuit du tout point qu'on ait rempli l'engagement en tout ni partie.

ARTICLE PREMIER.

Les connoissemens, polices de chargement ou reconnoissances des marchandises chargées dans le vaisseau, seront signées par le maître ou par l'écrivain du bâtiment.

Il faut donc un connoissement en bonne forme pour la preuve du chargement, & le justifier ; & le connoissement pour être valable doit être signé, aux termes de cet article, par le maître ou capitaine, ou par l'écrivain du bâtiment. Mais comme il n'y a plus d'écrivain sur nos navires marchands, *suprà* liv. 2, tit. 3, art. premier, il s'ensuit qu'il n'y a que le maître qui puisse signer les connoissemens, si ce n'est lorsqu'il charge lui-même des marchandises pour son compte, auquel cas ne pouvant pas se faire un titre à lui-même, c'est le second du navire qui lui donne une reconnoissance de son chargement, suivant l'article 62, tit. des assurances, *infra*. Et néanmoins à cause que la collusion

est à craindre entre ces deux officiers, il seroit juste que le connoissement, pour faire foi fût paraphé au desir de l'art. 7, titre de l'écrivain, ou qu'il fût soutenu d'une preuve supplétive.

Pour ce qui est du connoissement que le maître aura signé pour un de ses parens, voir ce qui a été observé sur ledit article 7, titre de l'écrivain.

Comme il ne s'agit pas ici des maîtres de barques & autres petits bâtimens (à l'égard desquels des lettres de voiture tiennent lieu de connoissemens, suivant les observations ci-dessus, article premier, tit. des charte-parties ;) mais des maîtres ou capitaines de navires ; c'est inutilement que le Commentateur excepte, si le maître ne fait ou ne veut signer, puisque d'un côté nul ne peut être reçu maître qu'il ne sache signer, étant assujetti à subir un examen sur la navigation, à tenir un livre journal, & à donner aux propriétaires avant son départ, un compte signé de lui, contenant l'état de son chargement, suivant les articles 1, 10 & 30 du tit. premier, liv. 2 ; & que d'un autre côté son refus de signer ne pouvant être qu'injuste, il y auroit action contre lui pour l'obliger de signer les connoissemens, & pour faire ordonner que faute par lui de signer, le jugement qui l'y condamneroit vaudroit signature.

Ce ne seroit donc pas du moins, dans ce cas que les connoissemens qui seroient trouvés à bord sans être signés par le maître ; seroient déclarés nuls en conséquence du Règlement du 17 Février 1694 article 5 ; aussi ce Règlement n'a-t'il été fait qu'à l'occasion de la guerre & des passeports accordés à des vaisseaux par des Princes neutres. En pareil cas des connoissemens non signés ne peuvent en effet être que suspects ; cependant cela suffiroit-il même en rigueur, pour faire déclarer nuls ces connoissemens, si des doubles en bonne forme & signés, étoient représentés par les chargeurs, ou par ceux à qui les marchandises seroient adressées ? sous prétexte que par négligence ou par malice le maître auroit manqué de signer les doubles restés pardevers lui, seroit-il juste que ceux-ci en souffrissent ? La nullité ce semble ne pourroit donc avoir lieu qu'au cas que les chargeurs n'eussent pas de connoissemens en forme à produire, & qu'il ne s'en trouvât que dans le navire sans être signés. Quoiqu'il en soit, aux termes de l'Ordonnance du 12 Mai 1696, si les papiers du navire se sont perdus à l'occasion de la tempête & par le malheur du naufrage, & que le capitaine en ait d'abord fait sa déclaration, les réclamateurs seront reçus en rapportant des doubles des connoissemens, s'il n'y a des circonstances capables de les rendre suspects.

Au surplus, hors le cas de guerre, on peut, à défaut même de connoissement, admettre des preuves supplétives du chargement, comme il sera observé dans la suite sur l'article 12, tit. du jet & contribution, & sur l'article 25 du titre des naufrages.



ARTICLE II.

LEs connoissemens contiendront la qualité, quantité & marque des marchandises, le nom du chargeur & de celui auquel elles doivent être consignées, les lieux du départ & de la décharge, le nom du maître & celui du vaisseau avec le prix du fret.

TOUT cela s'observe avec exactitude dans les connoissemens; & c'est parce qu'ils sont accompagnés de toutes ces circonstances qu'ils sont la preuve spécifique du chargement, sans qu'il soit besoin de produire une charte-partie; soit parce qu'il n'y a pas toujours de charte-partie, soit parce qu'y en ayant eu une ou non, les connoissemens en tiennent lieu, & valent plus même, en ce qu'ils en prouvent l'accomplissement. En effet, on ne prend la précaution de signer une charte-partie que pour s'assurer de la part du propriétaire ou du maître du navire, que ceux qui ont promis de charger une certaine quantité de marchandises, satisferont à leur engagement; & de la part de ceux-ci que le maître qui leur a promis place dans son navire, remplira également sa promesse. Or cela devient comme inutile, au moyen des connoissemens qui sont la preuve complète que les engagements pris de part & d'autre dans la charte-partie, ont été exécutés.

Cela n'empêche pas néanmoins que le maître ne doive garder sa charte-partie & l'avoir dans son navire avec les autres pièces justificatives de son chargement, suivant l'article 10 du titre précédent.

L'effet du connoissement, est d'obliger le maître qui le signe (*suprà*, liv. 2, titre premier, article 9, & le propriétaire du navire comme étant tenu des faits de son capitaine, même liv. 2, tit. 8, art. 2,) de livrer les marchandises de la même qualité & dans le même état qu'il les a reçues, sauf les avaries qu'elles peuvent avoir souffert dans le voyage, par fortune de mer & sans faute, à peine de tous dépens, dommages & intérêts.

Par rapport à la qualité des marchandises, on comprend que le connoissement ne fait preuve que de leur qualité générique, extérieure & apparente; comme s'il est dit dans le connoissement que c'est de l'indigo, du carret, du sucre terré ou brut, du coton, de la toile; il faut remettre des marchandises du même genre, en même nombre de futailles ou ballots, & sous la même marque qu'elles ont été chargées. Mais en ce qui concerne la qualité spécifique, intérieure ou non apparente, comme s'il est dit que l'indigo est cuivré ou bleu, sec & bien conditionné, que les toiles sont de telle & telle espece, & que dans telles caisses sont des marchandises de telle qualité, &c. le connoissement n'engage point en cette partie à moins qu'il n'y eût preuve que les barriques eussent été défoncées, que les ballots eussent été ouverts, ou de quelque autre prévarication de la part du maître ou des gens de l'équipage.

C'est de là, sans doute, qu'est venu l'usage assez commun où sont les capitaines de navires, d'ajouter à leur signature au pied des connoissemens, ces mots : *sans approuver*, ou *que dit être*, qui signifient la même chose; pré-

caution par conséquent inutile : car où il s'agit de marchandises de la qualité générique, desquelles on ne puisse douter au coup d'œil, auquel cas la réserve n'opérera rien, ou s'il est question d'effets emballés ou enfutaillés, de manière que le genre n'en puisse pas plus être reconnu au coup d'œil que l'espèce; il n'est nullement besoin de réserve alors, le maître ne pouvant être tenu que de rendre les futailles, caisses ou ballots dans le même état qu'il les a reçus. *Casa regis, disc. 10, n. 55 & 56.*

A toutes fins néanmoins la précaution n'est pas à négliger, puisque par ce moyen, le capitaine ne répond ni de la qualité intérieure comme il a été jugé à l'Amirauté de Marseille par deux Sentences de 1751, (dans l'espèce de la dernière du 22 Juillet, il s'agissoit d'une barrique déclarée dans le connoissement remplie de noix muscades, & dans laquelle il ne se trouva que de vieilles ferrailles) ni de la quantité, poids & mesure, comme il a été aussi jugé en ladite Amirauté par Sentences des 24 Mai 1748 & 10 Juillet 1750, relativement à la décision du ch. 266 du Consulat, le capitaine n'ayant pas assisté au mesurage du bled ni au poids des marchandises. Au reste, on ne peut pas forcer un capitaine de signer les connoissemens purement & simplement sans aucune réserve. Autre Sentence de Marseille du 15 Décembre 1753; ce qui doit s'entendre, à moins qu'on ne lui offre en même-temps de faire la vérification des marchandises en sa présence, auquel cas il répond de la qualité comme du reste, sauf les accidens maritimes.

ARTICLE III.

CH A Q U E connoissement sera fait triple; l'un demeurera au chargeur, l'autre sera envoyé à celui auquel les marchandises doivent être consignées, & le troisième sera mis entre les mains du maître ou de l'écrivain.

LE motif de l'article est sensible : il est juste que chaque partie intéressée au connoissement en ait un double. Le chargeur pour être en état de convaincre le maître qu'il lui a confié les effets qui y sont énoncés; celui auquel les marchandises sont adressées afin qu'il puisse les réclamer à l'arrivée du navire, & le maître pour l'autoriser à demander le paiement du fret stipulé.

En tout temps le connoissement doit donc être fait triple, en trois corps originaux; mais en temps de guerre il y a un plus grand nombre de corps originaux, afin que le chargeur puisse en envoyer par différens navires à celui à qui les effets doivent être consignés, & qu'ainsi, si un ou deux navires sont pris, il puisse recevoir le connoissement par un autre qui arrivera à bon port.



ARTICLE IV.

VINGT-QUATRE heures après que le vaisseau aura été chargé, les marchands seront tenus de présenter au maître les connoissemens pour les signer, & de lui fournir les acquits de leurs marchandises, à peine de payer l'intérêt du retardement.

Les chargeurs, en général; ont coutume de faire signer les connoissemens aussi-tôt après le chargement; mais il en est, & des capitaines aussi, qui ne songent à mettre les connoissemens en règle, qu'après que le navire est entièrement chargé: c'est ce cas précisément que notre article a en vue pour l'intérêt du maître, qui, dans cette position, ne peut souffrir du retardement.

Il ordonne donc, en conséquence, que vingt-quatre heures après que le vaisseau aura reçu sa charge complète, les marchands chargeurs présenteront au maître les connoissemens pour les signer, & lui remettront les expéditions des bureaux des fermes avec les autres pièces nécessaires pour la validité du transport des marchandises; sans quoi ils seront tenus de lui payer les dommages & intérêts résultans du retardement qu'il sera obligé d'essuyer, attendu qu'il s'exposeroit, s'il parloit sans avoir toutes ses expéditions en forme.

En pareille conjoncture; s'il est vérifié que le navire seroit parti sans la demeure où sont les chargeurs de se mettre en règle, il n'est pas douteux que les dommages & intérêts du retardement ne soient dûs, sans pouvoir être refusés ou modérés sous quelque prétexte que ce soit.

Voilà pour l'intérêt du maître ou du propriétaire du navire. A l'égard des chargeurs, ils ne sont nullement obligés d'attendre que le navire soit entièrement chargé, pour obliger le capitaine de signer leurs connoissemens, à cause de l'intérêt qu'ils peuvent avoir d'en être nantis, soit pour les envoyer de bonne heure à ceux à qui les marchandises sont adressées & pour avoir occasion de tirer sur eux des lettres de change à compte, soit pour ordonner des assurances. Ainsi dès qu'ils ont fait leur chargement dans le navire, ils sont en droit de demander au maître qu'il ait à signer les connoissemens, & sur son refus de l'assigner pour l'y faire condamner, sinon, pour voir dire que le jugement qui interviendra vaudra signature. Et comme par-là ils obtiennent toute justice, sans souffrir du refus ou de la demeure du capitaine, pour tous dommages & intérêts, il n'échoit que de le condamner aux dépens.



ARTICLE V.

LEs Facteurs, Commissionnaires & autres, qui recevront les marchandises mentionnées dans les connoissemens ou chartes-parties, seront tenus d'en donner le reçu aux maîtres qui le demanderont, à peine de tous dépens, dommages & intérêts, même de ceux du retardement.

Il est plus que juste de donner à une personne engagée par écrit, une décharge aussi par écrit de son engagement, lorsqu'elle l'a rempli. Ainsi ceux à qui le maître a délivré les marchandises, aux termes de son engagement, sont obligés de lui en donner un reçu lorsqu'il le requiert; & en cas de refus, il peut se pourvoir contre eux pour les y faire condamner & aux frais de son retardement, qui comprennent tous les dommages & intérêts qu'il en peut souffrir.

Cependant, parce qu'il est d'usage que le maître à son arrivée dépose au Bureau de la Douane, un tableau ou état général de son chargement, avec désignation de tous ceux à qui chaque partie de marchandise doit être délivrée; qu'en conséquence il y a toujours des commis de la Douane qui assistent à la décharge des marchandises, pour contrôler & enrégistrer toutes les marchandises qui sortent du navire, afin de vérifier si le tableau qui a été fourni de la cargaison, est exacte & fidele; & qu'ainsi le registre de ces commis fait foi de la décharge des marchandises sur le quai, à quoi se borne l'engagement que le maître a contracté par le connoissement, après avoir averti néanmoins tous les intéressés au chargement de se trouver sur le quai à la descente de leurs marchandises, pour qu'ils ayent respectivement à les faire enlever. A cause de tout cela, dis-je, il arrive rarement que le maître demande un reçu à chacun de ceux à qui il a remis les marchandises, le vu décharger des commis lui tenant lieu de quittance; & s'il s'élève des contestations à ce sujet, ce n'est que lorsque dans la confusion d'une décharge précipitée, il se fait des méprises de la part des conducteurs des marchandises dans les magasins, en introduisant dans l'un, des effets qui devoient aller dans un autre.

Alors le maître demandant son fret à celui qui, par événement, n'a pas eu toutes les marchandises qu'il devoit avoir, celui-ci refuse de le payer & lui demande à son tour les effets qui lui manquent; d'où s'ensuit demande judiciaire de part & d'autre. De la part du maître pour obtenir la décharge de son connoissement avec le paiement de son fret; & de la part du marchand pour avoir raison de la marchandise qu'il soutient ne lui avoir pas été livrée. Presque toujours l'erreur se reconnoît, au moyen de la vérification qui se fait des marchandises du navire portées dans les différens magasins; mais s'il arrive que l'erreur ne puisse se découvrir, le maître est toujours déchargé lorsqu'il paroît par les registres des Bureaux des droits du Roi, qu'il a fait mettre à quai toutes les marchandises portées par ses connoissemens. Cepen-

dant suivant les circonstances, il en pourroit être autrement; & c'est sans doute parce qu'il n'y avoit pas de preuve, que le capitaine le Fevre de Belleville eût mis à terre toutes les marchandises qui avoient été chargées dans son vaisseau à l'adresse du sieur Fumin, qu'il fut condamné par sentence de l'Amirauté de Marseille, du 20 Février 1750, de payer audit sieur Fumin la valeur d'une balle de coton égarée.

A cela près, on ne voit pas que le maître s'embarrasse de faire donner un reçu au dos de chacun de ses connoissemens; mais enfin s'il le demandoit, il faudroit le satisfaire, faute de quoi il seroit fondé à se pourvoir en Justice, & à demander les dommages & intérêts résultans de son retardement.

Il vient d'être dit que c'est au quai que doit se faire la vérification des marchandises, & cela est vrai, que le navire soit à quai, ou que les marchandises y soient apportées par barques ou allèges, parce que la règle ordinaire est que les effets des marchands chargeurs doivent leur être rendus à quai. Mais savoir si à la Rochelle il est libre à l'armateur de faire entrer son navire dans le havre, avec une partie de son chargement, sans se rendre responsable des avaries qui arrivent aux marchandises. Voyez l'article 4, titre des avaries.

ARTICLE VI.

EN cas de diversité entre les connoissemens d'une même marchandise, celui qui sera entre les mains du maître fera foi, s'il est rempli de la main du marchand ou de celle de son commissionnaire; & celui qui sera entre les mains du marchand, sera suivi, s'il est rempli de la main du maître.

CE n'est donc pas la signature seule du maître qui décide en cas de diversité de connoissemens pour même fait, soit par rapport à la qualité & à la quantité des marchandises, soit à l'égard de la quotité du fret & des autres énonciations du connoissement. Et la raison est que le maître peut avoir signé légèrement, sans avoir fait assez d'attention à ce qui étoit écrit d'une main étrangère dans le connoissement, ou mieux encore qu'il est à présumer que la même main étrangère qui a rempli le connoissement, y aura fait des changemens ou additions depuis la signature du maître.

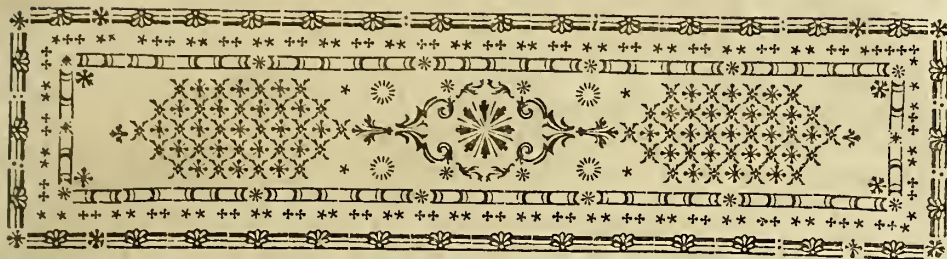
Le tempérament pris par notre article, pour donner la préférence à l'un des deux connoissemens qui diffèrent l'un de l'autre, est d'une sagesse à laquelle on ne peut se refuser. Ce tempérament est que celui qui se trouvera entre les mains du maître, fera foi & l'emportera sur l'autre, s'il est rempli de la main du marchand chargeur ou de son commissionnaire; à quoi il faut ajouter, ou de son commis, parce que le plus souvent ce sont les commis qui remplissent les connoissemens pour les négocians chez qui ils travaillent; & qu'au contraire le connoissement qui sera entre les mains du marchand, sera suivi & préféré s'il est rempli de la main du maître. En effet, il ne peut pas

dire alors qu'on l'a surpris, & la présomption est toute naturelle, qu'il a refait à son gré celui qui se trouve entre ses mains. En tout cas, il a pu le refaire, & cela suffit.

Par Edit du mois Décembre 1657, il avoit été réglé que les connoissemens ne feroient foi qu'autant qu'ils auroient été faits pardevant les Notaires-Greffiers créés par le même Edit, ou qu'ils auroient été par eux enrégistrés sur le registre qu'ils devoient tenir à cette fin : mais cet Edit est demeuré sans exécution, comme trop onéreux au commerce, il faut s'en tenir à la présente Ordonnance.

Ce n'est pas seulement entre le capitaine & le marchand chargeur que le connoissement fait foi, il fait foi tout de même contre les assureurs & toutes autres personnes, sauf les preuves de fraude & de collusion.





T I T R E I I I.

D U F R E T O U N O L I S.

E loyer du vaisseau s'appelle fret sur l'Océan, & nolis sur la Méditerranée : c'est le prix dû pour le louage du navire ou pour le transport des marchandises, & l'on ne manque jamais de le fixer, soit dans la charte-partie, soit dans le connoissement. S'il arrivoit qu'on y manquât, le fret seroit réglé alors au prix courant des autres navires pour la même destination, *arbitrio boni viri*. Consulat, chap. 271 & 288. *Casa regis*, disc. 22, n. 63; & s'il y a variété de prix, il faut prendre le moindre, suivant la loi citée sur l'article 4 du titre premier du même livre. Mais ne seroit-il point plus juste & plus régulier de suivre le prix mitoyen.

A R T I C L E P R E M I È R.

LE loyer des vaisseaux , appelé fret ou nolis , sera réglé par la charte-partie ou par le connoissement , soit que les bâtimens aient été loués en entier ou par partie , au voyage ou au mois , *avec désignation ou sans désignation de portée* , au tonneau , au quintal ou à cueillette , & *en quelqu'autre maniere que ce puisse être.*

L'AFFRÈTEMENT peut se faire de diverses manières ; du navire en entier pour tout son port , auquel cas l'affrèteur feula droit d'y charger des marchandises ; ou pour partie , pour une moitié , un tiers , un quart ; & alors , de même que le maître est tenu de réserver à l'affrèteur la partie louée du bâtiment pour y placer ses marchandises ; de même l'affrèteur ne peut , fans l'aveu du maître , occuper une plus grande portion du bâtiment.

D'une ou d'autre manière, l'affrètement peut aussi le faire pour le voyage entier à forfait, quelle qu'en puisse être la durée ou au mois ; mais cette dernière façon de prendre à fret n'est presque plus usitée, à cause des conséquences & pour prévenir les discussions. *Suprà*, art. 5, tit. premier du présent livre.

Le plus fréquent usage de l'affrètement est au tonneau, ou au quintal, ou à cueillette.

Dans l'affrètement au tonneau ou au quintal, le maître s'oblige simplement de donner place dans son navire à celui avec qui il contracte pour tant de tonneaux ou quintaux de marchandises ; celui-ci s'engage de son côté d'y charger pareille quantité de marchandises, le tout dans le temps convenu, à peine de tout dépens, dommages & intérêts.

On entend ce que c'est que le quintal, & personne n'ignore que c'est un cent de pesanteur. Pour ce qui est du tonneau, il est de deux milliers ou 20 quintaux, & son encombrement est réglé à 42 pieds cubes, par l'art. 5, tit. 10, liv. 2. Mais comme il est des marchandises d'inégale pesanteur, & qu'il en est de grand encombrement, quoique beaucoup moins pesantes que d'autres, c'est moins au poids qu'on fait attention pour régler le fret du tonneau, qu'à l'encombrement effectif des marchandises. Lorsqu'elles sont en futailles, la règle générale est que quatre barriques, six tierçons ou huit quarts font le tonneau.

L'affrètement à cueillette se fait bien aussi au tonneau ou au quintal ; mais avec cette différence qu'alors le maître n'est engagé de droit à recevoir les marchandises, qu'autant qu'il trouvera sa charge complète, ou à peu près ; c'est-à-dire, aux trois quarts ou environ. Jusques-là il n'est point engagé absolument, s'il n'y a convention expresse au contraire. Au lieu que son bâtiment n'étant pas à cueillette, il peut être forcé de recevoir dans son navire la quantité de marchandises pour laquelle il a promis place, & cela aussi-tôt que le marchand affréteur veut les charger, s'il n'y a pas un temps déterminé, sans qu'il puisse s'en défendre son navire étant en état.

Ayant frété à cueillette, lorsqu'il est assuré de son chargement, il en donne avis à tous ceux qui ont promis de charger dans son navire ; & c'est alors que de part & d'autre, il y a action pour l'exécution des conventions. Mais assez souvent il y a des chargeurs en demeure, parce que c'est à qui ne chargera pas le premier, à cause que les marchandises, qui font ce qu'on appelle la solde du chargement, sont plus exposées à être avariées par le poids des marchandises supérieures. Il y a pourtant une règle commune en cette partie, c'est que les marchandises les moins précieuses, & celles dont le coulage gêneroit celles qui seroient dessous, doivent être chargées les premières. D'un autre côté, les marchands s'arrangent ordinairement pour faire conjointement la solde : de manière que ces sortes de discussions, quoique assez fréquentes, se terminent presque toujours sommairement, & le maître en est quitte pour quelques jours de retardement, dont il ne murmure point, parce qu'il s'y est bien attendu.

Avec désignation ou sans désignation de portée. On ne manque jamais de faire déclarer au maître le port de son bâtiment, de quelque affrètement qu'il soit question, parce que l'objet est de conséquence, le fret étant plus ou moins considérable, dans l'affrètement total, suivant la grandeur ou portée du navire ; & d'ailleurs l'affréteur réglant son chargement sur la déclaration que lui fait le maître que son navire est d'un tel port.

Dans l'affrètement au tonneau, il est encore intéressant de connoître le port du navire ; soit enfin que les chargeurs puissent juger s'il y aura place dans le bâtiment pour toutes les marchandises que le maître s'engage d'y recevoir, soit parce que le port du bâtiment sert à régler le degré de confiance que l'on peut y prendre.

Delà

Delà vient qu'on ne manque jamais de faire déclarer au maître, dans la charte-partie le port de son vaisseau; & cette déclaration, si elle se trouve infidèle, l'expose aux dommages & intérêts, sauf la restriction toutefois portée par l'article 5 ci-après.

Et en quelque autre maniere que ce puisse être. Cela ne peut regarder que certaines marchandises d'un poids au-dessous de cent livres, telles que sont des figues ou raisins en paniers, des olives, anchois en petits pots ou flacons & autres marchandises de petit volume, dont le fret dépend d'une convention à part, de même qu'à l'égard des especes d'or & d'argent ou autres effets précieux. Mais pour tout ce qui d'ailleurs est du poids d'un cent & au-dessus, c'est toujours au tonneau ou au quintal que le fret se règle. Il y a pourtant encore les barres de fer, les pierres, carreaux & briques que l'on peut arbitrer à tant au tonneau, ou dont le fret peut être fixé à tant la piece, ou à tant par centaine en nombre.

Tout cela dépend de la convention, aussi-bien que la fixation des jours de planche pour la charge & la décharge, & le règlement de la somme précise qui sera payée par jour excédant ceux de la planche; dans lesquels jours de planche ne sont pas comptés ni ceux de la quarantaine que le navire peut être obligé de faire, ni les jours de Fêtes, s'il n'y a, pour ce dernier objet, stipulation contraire.

ARTICLE II.

SI le vaisseau est loué en entier, & que l'affrèteur ne lui donne pas toute sa charge, le maître ne pourra sans son consentement prendre d'autres marchandises pour l'achever, ni sans lui tenir compte du fret.

LORSQUE le vaisseau est loué en entier, il importe peu au maître que l'affrèteur lui ait donné sa charge complete ou non, pourvu qu'il l'ait chargé de marchandises de valeur plus que suffisante pour répondre du fret. Ainsi le maître, sous prétexte qu'il y a de la place dans le navire, n'y peut rien charger sans le consentement de l'affrèteur, & s'il le fait à son insu, il sera tenu de lui en payer le fret à proportion.

Si l'affrèteur y consent, & que le maître charge pour son compte, il ne fera dû aucun fret à cette occasion, si l'affrèteur n'en a pas fait réserve; mais si c'est pour le compte d'autrui, il sera tenu compte du fret à l'affrèteur, & cela de plein droit, s'il n'y a eu convention contraire, laquelle le maître doit prouver.

Toutefois, ce que le maître aura chargé dans sa cabane simplement, ne devra aucun fret, que l'affrèteur y ait consenti ou non. Le contraire a néanmoins été jugé à l'Amirauté de Marseille par Sentence du 17 Juillet 1750 : il y en avoit apparemment une défense expresse.

Mais si le navire a son chargement complet, le maître ne peut plus sous aucun prétexte y charger d'autres marchandises sans la permission expresse de

L'affrèteur, à peine de tous dommages & intérêts, & en cas de jet, de supporter la perte jusqu'à concurrence de tout ce qu'il aura chargé de plus. Article 46 de l'Ordonnance de Wisbuy, conforme en cette partie à l'art. 22 des loix Rhodiennes, où il est dit, *ac si jactus sequutus fuerit, damno exercitoris erit.* Idem, Quintin Weytsen, traité des avaries, pag. 38.

ARTICLE III.

LE marchand qui n'aura pas chargé la quantité de marchandises portée par la charte-partie, ne laissera pas d'en payer le fret, comme si le tout avoit été chargé; & s'il en charge plus, il payera le fret de l'excédant.

IL s'agit ici d'une charte-partie par laquelle un marchand s'est obligé de charger une certaine quantité de tonneaux ou de quintaux de marchandises; & il est décidé, d'un côté, que s'il n'en charge qu'une partie, il n'en payera pas moins le fret en entier, contre la disposition de l'art. 20 des loix Rhodiennes, qui ne l'affujettissoit en ce cas qu'au paiement de moitié du fret; & d'un autre côté que s'il en charge un plus grand nombre, il payera le fret de l'excédant.

Tout cela est juste dans la rigueur des regles; mais par rapport à la première partie, il faut que le marchand ait été mis en demeure de charger, & que, sur une assignation que le maître lui aura fait donner pour le faire condamner de charger, il soit intervenu un jugement qui l'ait effectivement condamné de charger dans un temps fixe & déterminé, & qui faute par lui de satisfaire, ait permis au maître de faire voile. Alors le maître, si le marchand ne s'est pas prévalu de la disposition de l'art. 6 ci-après, sera en droit d'exiger son fret entier, comme si le marchand eût satisfait exactement à son obligation. Mais sans ces formalités, il en seroit autrement; car quoique les contrats soient faits pour être exécutés, la peine résultante de leur inexécution n'est pas pour cela encourue de plein droit; encore moins dans une matière comme celle-ci, où de part & d'autre on est accoutumé à essuyer des délais qui naturellement ne produisent par eux-mêmes, pour dommages & intérêts, que les frais du retardement.

Il faut aussi pour assujettir le marchand qui n'a pas rempli tout son chargement, au paiement du fret entier des marchandises qu'il avoit promis de charger, que le maître soit parti sans avoir reçu d'autres marchands, des marchandises en quantité suffisante pour achever la charge de son navire: car si son chargement étoit complet, quel seroit son titre pour demander au marchand en demeure de charger, le fret entier des marchandises qu'il s'étoit obligé de charger? L'Ordonnance ne lui adjuge le fret entier que par forme d'indemnité, parce qu'elle suppose un vuide d'autant dans son navire, article 11 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique; *idem*, art. 5, tit. 5; *juris Hanseatici*. Or cette supposition cesse dans le cas où son bâtiment est totalement chargé, il n'importe par qui, au moyen de quoi il n'a plus d'autre indemnité à préten-

dre que ses frais de retardement, ou la moitié du fret pour en tenir lieu, aux termes de l'article 6. ci-après, avec les frais de la procédure qu'il aura faite.

V. *infra*, art. 9.

Pour ce qui est du cas où le marchand charge un plus grand nombre de marchandises, rien ne peut le dispenser de payer le fret de l'excédant sur le pied réglé par la charte-partie, s'il n'y a convention contraire, dont la preuve doit être rapportée par écrit; soit par le connoissement de ces marchandises excédantes, soit par une addition à la charte-partie ou autrement: car le maître étant fondé dans sa charte-partie pour le règlement de la quotité du fret, ce règlement influe naturellement, sur les marchandises chargées au-delà; de manière que le marchand n'est pas recevable à prouver par témoins qu'il est convenu avec le maître de lui payer un moindre fret pour les marchandises excédantes. La maxime, *contra scriptum testimonium, non fertur testimonium non scriptum*, s'y oppose, de même que la disposition des Ordonnances de Moulins & de 1667.

ARTICLE IV.

LE maître qui aura déclaré son vaisseau d'un plus grand port qu'il n'est, fera tenu des dommages & intérêts du marchand.

SI le maître n'étoit pas obligé de garantir le port & la capacité qu'il attribue à son navire, il pourroit impunément surprendre & constituer en perte son affrèteur, qui, comptant sur le port déclaré, & ayant en conséquence réglé sur cela son chargement, se trouveroit embarrassé des marchandises qu'il n'auroit pu placer dans le vaisseau.

Il étoit donc juste d'affujettir le maître à faire une déclaration juste & sincère du port de son bâtiment, par la crainte des dommages & intérêts résultans de la fausseté de sa déclaration.

Ces dommages & intérêts qui doivent être réglés par experts suivant les circonstances, & qui comprennent toute la perte que souffre le marchand frustré de l'attente où il étoit de charger dans le navire toutes les marchandises que le maître devoit y recevoir aux termes de son engagement, sont dûs, aussi-bien dans le cas que le navire est frété en entier à un seul, que dans celui où il l'est à plusieurs, en commun ou en particulier, au tonneau ou à cueillette, article 5, chap. 9 du Guidon.

Dans le cas même de l'affrètement au tonneau ou à cueillette, quoique les marchandises chargées dans le navire, rempliroient juste, à raison de la grosseur de leur volume & de leur encombrement son port déclaré, si quelque marchand pouvoit y placer les marchandises que le maître s'étoit engagé d'y recevoir, les dommages & intérêts seroient dûs tout de même, le maître devant s'imputer de n'avoir pas bien combiné la quantité des effets qu'il promettoit de prendre dans son navire, avec la capacité qu'il lui avoit donnée. La faute est la même en effet, de déclarer le navire d'un plus grand port qu'il n'est réellement, & de s'engager par une fausse opération, de recevoir des marchandises au-delà de ce même port.

M m m i j

L'article 20 des Loix Rhodiennes, avoit fixé dans tous ces cas les dommages & intérêts du marchand contre le maître à la moitié du fret; c'est-à-dire, sur le même pied que ceux du maître contre le marchand qui ne chargeoit pas, aux termes de la convention. *Si quidem conductor pecuniam mercium causâ non dederit, dimidium naulum exercitori solvat; sin exercitor fefellerit mercatori dimidium naulum præstet.* Le Consulat d'un autre côté, chap. 181 & 182, condamnoit, pour dommages & intérêts, le maître à perdre le fret d'autant de tonneaux de marchandises qu'il avoit manqué d'en charger; ce qui a été adopté par Cleirac sur l'article 8 des jugemens d'Oleron, n. 23, p. 44, où il cote différemment le chap. du Consulat; & comme cela lui arrive toujours, il s'est servi sans doute d'une autre édition.

ARTICLE V.

NE sera réputé y avoir erreur en la déclaration de la portée du vaisseau, si elle n'est au-dessus du quarantieme.

UN E erreur peu considérable ne tire pas à conséquence, *parum & nihil æquiparantur.* La restriction, ou *environ* se supplée de droit dans une déclaration de cette nature, de même que dans le contrat de vente, où quelqu'un vend une piece de vigne qu'il déclare contenir tant de quartiers, une prairie, ou un champ contenant tant d'arpens ou journeaux; si ce qui manque à la quantité déclarée est peu de chose, il n'y a point de garantie à prétendre contre le vendeur pour ce manquement.

Il convenoit donc qu'il en fût de même au sujet de la déclaration que fait le maître du port de son navire. Et néanmoins parce qu'il doit savoir plus positivement la véritable capacité de son navire, qu'un vendeur n'est censé savoir l'exacte contenance de la piece de vigne, de champ ou de pré qu'il vend: notre article ne lui passe qu'une erreur d'un quarantieme dans sa déclaration; au lieu que la jurisprudence accorde un trentieme au vendeur. V. le Commentaire sur l'art. 19 de la Coutume de la Rochelle, n. 90 & 91.

Notre article ne faisant grace au maître sur sa déclaration, qu'autant qu'il n'aura excédé le port de son navire que d'un quarantieme, on ne conçoit pas comment l'annotateur a pu se persuader qu'il falloit que l'erreur fût considérable & presque de moitié, pour donner lieu à des dommages & intérêts contre le maître: quelle idée s'est-il donc formée du quarantieme complet dont il parle, au-dessus du port du vaisseau?

On trouve dans le Mercure de France, deuxieme volume de Janvier 1756, p. 115 & 116, des doutes proposés sur un anonyme sur cette étrange interprétation que donne le Commentateur au sujet du quarantieme dont parle notre article. L'anonyme concevoit bien que c'étoit effectivement une erreur, mais timide en apparence à prononcer, il demandoit que quelqu'un voulût s'expliquer sur ce point, & déclarer si le texte étoit expliqué par le Commentaire, ou si le Commentaire n'embrouilloit pas le texte.

Le Commentaire, disoit-il, donne à entendre que le quarantieme fait les

deux cinquièmes. » Cependant le texte ne dit point que c'est le quarantième de cent; il importe donc d'être éclairé sur ce point si intéressant, parce qu'on ne peut comprendre le jugement du Commentateur, & que ce jugement empêche d'entendre le texte, comme le texte empêche de concevoir le Commentaire.

Il ajoutoit que ne connoissant point l'auteur, il ne pouvoit s'en expliquer avec lui; mais qu'il connoissoit bien l'Ordonnance; *parce qu'elle est adoptée de toutes les nations de l'Europe, comme le plus beau morceau de jurisprudence*. Il invitoit les amateurs de la vérité à expliquer, par la voye du Mercure, ce que c'est que ce quarantième.

Si ce n'étoit pas là un badinage, c'étoit assurément faire trop d'honneur à un aussi misérable Commentaire. L'idée des deux cinquièmes ou de presque la moitié, est une imagination folle. Le quarantième d'un tout s'entend naturellement & sans le moindre effort. S'il s'agit d'un tout de quarante, il est évident que le quarantième est un, & que si le tout est cent, le quarantième est deux & demi de ce tout cent; & que si le tout est deux cents, le quarantième donne cinq, puisqu'en deux cents il y a cinq fois quarante.

Sur ce plan, comme l'article déclare qu'il ne sera pas réputé y avoir erreur dans la déclaration, si elle n'est au-dessus du quarantième; il s'ensuit que si le navire a été déclaré de 200 tonneaux & qu'il soit exactement de 195 tonneaux, il n'y aura pas de dommages & intérêts à prétendre contre le maître, puisque l'erreur n'est précisément que d'un quarantième, & qu'il en sera autrement en rigueur si le navire n'est que de 194 tonneaux, attendu que dans ce cas l'erreur excédera le quarantième.

C'est ainsi à peu près qu'un autre anonyme a répondu dans le second volume d'Avril, pag. 96 & suiv. Et en effet, il n'est pas possible d'attacher un autre sens à notre article.

L'auteur de cette réponse convient aussi que notre Ordonnance est le plus beau morceau de jurisprudence; après quoi il ajoute que pour la bien entendre, il donne le conseil qu'il a reçu lorsqu'il a commencé à l'étudier & qui est en usage dans les places maritimes. » Ne vous servez jamais du Commentaire, *c'est une paire de lunettes hors d'âge qui embrouille plutôt l'objet que de l'éclaircir*. » On ne pouvoit pas mieux s'y prendre pour mortifier l'auteur que l'on croyoit encore vivant sur la foi de l'édition de 1747. On ignoroit sans doute que cette édition n'est qu'une réimpression pure & simple de celle de 1714, in-4°. ou de celle de 1715, in-8°. Il seroit triste pour l'auteur du présent ouvrage, qu'un trait de satire aussi violent s'étendît jusqu'à lui.

Il vient d'être observé que dès que l'erreur excède le quarantième, le maître est sujet aux dommages & intérêts, quelque modique que soit cet excédant. Cependant cela ne doit pas être pris tellement à la rigueur, que l'on ne puisse user d'indulgence envers le maître suivant les circonstances; c'est-à-dire, si l'excédant est peu de chose eu égard à la grandeur du bâtiment, & s'il paroît avoir agi de bonne foi.

Mais dans le cas où la fausse déclaration du maître l'exposera aux dommages & intérêts, faudra-t'il lui faire grace de la quotité jusqu'à concurrence de laquelle il pouvoit errer sans danger dans sa déclaration, en un mot de ce quarantième? La négative me paroît devoir l'emporter. Voir *infra*, article 47, tit. 6 des assurances.

ARTICLE VI.

SI le vaisseau est chargé à cueillette, ou au quintal ou tonneau, le marchand qui voudra retirer ses marchandises avant le départ du vaisseau, pourra les faire décharger à ses frais, en payant la moitié du fret.

C'EST ici une grace accordée au chargeur à cueillette, au quintal ou au tonneau, de pouvoir retirer, avant le départ du navire, les marchandises qu'il y a chargées en conséquence de la charte-partie, & cela qu'il ait de bonnes raisons pour les retirer, ou que ce ne soit qu'un pur changement de volonté par caprice. *Idem*, l'article 11, chap. 9 du Guidon, contre la disposition de l'art. 20 des Loix Rhodiennes, qui, sans aucune distinction, condamnoit au payement du fret entier, le marchand qui retiroit ses marchandises du navire en ces termes : *Si verò mercator eximere merces voluerit, naulum integrum exercitori solvat* ; tandis que faute par lui de charger en exécution de la convention, il en étoit quitte pour la moitié du fret, ce qui n'est pas plus aisé à concilier que l'inverse de la décision de l'art. 3 ci-dessus, avec celle du présent article.

Quoiqu'il en soit, on ne voit point la raison du privilege que notre article accorde au marchand chargeur, & pourquoi il en est quitte alors en faisant décharger ses marchandises à ses frais, & en payant simplement la moitié du fret, sur-tout après que l'art. 3 ci-dessus a décidé que le marchand qui n'aura pas chargé la quantité des marchandises portées par la charte-partie, ne laissera pas d'en payer le fret, comme si le tout avoit été chargé. Mais enfin la loi est portée, il faut s'y tenir & conclure, même en expliquant & limitant ledit art. 3, que sa disposition n'a lieu que lorsque le marchand, sur la poursuite du maître, a laissé partir le navire, sans déclarer qu'il ne vouloit pas y charger un plus grand nombre de marchandises, & achever de remplir son engagement, aux offres de payer la moitié du fret des marchandises non chargées ; car si après avoir tout chargé, il peut retirer une partie de ses marchandises en payant seulement la moitié de leur fret, il est évident, par identité de raison, qu'il peut refuser de compléter son chargement en payant tout de même la moitié du fret de ce qui manque pour l'accomplir.

La raison pour laquelle notre article veut que le marchand soit quitte en payant la moitié du fret seulement, est sans doute que le maître peut trouver à remplacer ces marchandises retirées de son navire ; & qu'ainsi la moitié du fret qu'il gagne, est censée suffire pour le dédommager du retardement que cet événement pourra apporter à son départ ; d'où il s'ensuit évidemment que cette moitié du fret lui sera acquise sans retour, quoiqu'il parvienne dans la suite à compléter son chargement ; ce qui s'accorde au reste avec ce qui a été dit sur l'art. 3, que le maître ne conservera le fret entier, qu'autant qu'il n'aura pas achevé la charge de son navire, en y recevant des marchandises d'ailleurs.

Comme notre article ne parle que du cas où le navire est frété à cueillette

ou au tonneau, je ne pense point que sa décision soit applicable à l'affrètement d'un navire en entier; c'est-à-dire, que l'affrèteur, soit après avoir commencé de charger ou avant, puisse renoncer à l'affrètement & laisser le navire au maître en lui payant la moitié du fret convenu, quoiqu'il semble que le principe de décision soit le même. La raison est que cet article étant extraordinaire, il ne convient pas d'en faire l'application d'un cas à un autre; à quoi il faut ajouter qu'il est tout autrement difficile de trouver un navire à affréter en entier, qu'à l'affréter au tonneau ou à cueillette, pour une petite quantité de marchandises qui y reste à y charger.

De sorte que, dans l'hypothèse de l'affrètement du navire en entier non exécuté de la part de l'affrèteur, j'estime que l'affrèteur est tenu de payer tout le fret convenu, à la déduction toutefois des marchandises que le maître aura introduites dans son navire; il n'importe comment, desquelles marchandises le fret sera réglé à l'amiable ou par experts, pour en être fait raison à l'affrèteur, sans préjudice néanmoins des frais de retardement du maître s'il est mis en règle pour cela.

ARTICLE VII.

LE maître pourra aussi décharger à terre les marchandises trouvées dans son vaisseau, qui ne lui auront point été déclarées; ou en prendre le fret au plus haut prix qui sera payé pour marchandises de pareille qualité.

IL a été observé ailleurs, que nul n'a droit de charger des marchandises dans un navire sans l'aveu du maître. Ainsi, s'il trouve des marchandises dans son vaisseau, qui y aient été chargées sans son consentement, il lui est permis de les renvoyer à terre, & de refuser d'en signer le connoissement, & cela sans examiner s'il a d'autres marchandises ou non pour les remplacer. Il lui est libre néanmoins de les garder, auquel cas il pourra en exiger le fret au plus haut prix que payent les marchandises de pareille qualité; moyennant quoi il sera obligé d'avoir le même soin de ses marchandises, que s'il étoit engagé par la charte-partie de les recevoir dans son navire; & s'il n'y a pas d'autres marchandises de même qualité, le fret sera réglé par experts.

Cependant cette liberté qu'il a de retenir ces marchandises au lieu des les renvoyer à terre, suppose que par-là le navire n'est pas surchargé, autrement il s'exposeroit aux dommages & intérêts qui pourroient résulter de la surcharge. Et c'est vraisemblablement ce qu'a voulu dire le Commentateur dans ses observations sur cet article; en quoi il n'y a rien d'extraordinaire, puisque, de manière ou d'autre, le maître ne peut jamais surcharger le navire qu'à ses périls & risques.

Au surplus, comme il se peut que le maître ne remarque ces marchandises, chargées sans son aveu, qu'après qu'il a mis à la voile, & qu'ainsi il n'est plus à même d'en délivrer un connoissement à celui à qui elles appartiennent: c'est un des cas où le connoissement n'est pas absolument nécessaire pour

justifier la réalité du chargement, comme il sera observé sur l'article 12 du titre du jet & contribution.

Reste de savoir, si dans le même cas que le maître n'a apperçu ces effets chargés sans son consentement, qu'après qu'il a mis à la voile, il peut valablement, en cas de relâche dans quelque port, mettre ces marchandises à terre, en les consignat entre les mains d'une personne solvable, & en en donnant avis au propriétaire de ces effets ? J'estime que non, à moins que le navire ne soit réellement surchargé, auquel cas il doit prendre l'avis de son équipage comme s'il s'agissoit d'un jet ; & même en faire sa déclaration pardevant le Juge de l'Amirauté du lieu, sinon devant le Consul de la nation Française, le port étant étranger. Par la même raison de la surcharge, s'il est nécessaire de jeter ces marchandises, il le pourra en pleine mer, de l'avis tout de même de son équipage, & la valeur de ces marchandises ne sera point payée, suivant le même article 12 du titre du jet & contribution.

ARTICLE VIII.

LE marchand qui retirera ses marchandises pendant le voyage, ne laissera pas d'en payer le fret entier, pourvu qu'il ne les retire point par le fait du maître.

LA liberté accordée par l'article 6 au marchand chargeur à cueillette ou au tonneau, de retirer ses marchandises en payant seulement la moitié du fret, n'est que pour le cas où le navire n'a pas encore mis à la voile. Si c'est pendant le voyage, cet article l'affujettit au paiement du fret entier, à moins que par le fait du maître il ne soit obligé de les retirer.

Or, le fait du maître peut procéder, ou du mauvais état de son navire qui se trouve incapable de naviger davantage par sa vétusté, & alors suivant l'article 12, le maître perd son fret, & en outre est tenu lui-même des dommages & intérêts, ou de ce que le maître change de route, ou allonge trop le voyage par des escales dont il n'a pas prévu le chargeur. Dans tous ces cas, il est juste que le chargeur puisse retirer ses marchandises sans payer aucun fret, & même de lui adjuger ses dommages & intérêts contre le maître.

La raison pour laquelle le fret est dû en entier, lorsque le chargeur retire ses marchandises pendant le voyage, sans que le fait du maître y donne lieu, c'est que le maître est par-là mis hors d'état de remplacer ces marchandises, au moyen de quoi il seroit constitué en perte si le fret ne lui étoit pas payé en entier.



ARTICLE IX.

SI le navire est arrêté pendant sa route, ou au lieu de sa décharge par le fait du marchand affréteur ; ou si le vaisseau ayant été affrété allant & venant, *il est contraint de faire son retour lege*, l'intérêt du retardement & le fret entier seront dûs au maître.

COMME le fait du maître ne peut nuire à l'affréteur ni empêcher l'exécution des clauses & conditions de la charte-partie, sans donner lieu aux dommages & intérêts, de même le fait de l'affréteur ne peut nuire au maître. Ainsi, si par son fait le navire est arrêté pendant sa route, ou si à son arrivée, la charge de ses marchandises est retardée par sa faute, ou parce qu'elles sont saisies par ses créanciers, ou parce qu'elles sont prohibées, il doit nécessairement, outre le fret en entier, payer au maître les frais du retardement qu'il lui a causé.

De même si ayant affrété le navire pour l'aller & le retour, il manque de charger au retour, il payera également le fret en entier, puisque c'est sa faute ; & outre cela il devra au maître les frais de son retardement & des procédures que le maître aura faites contre lui pour le mettre en demeure & le faire condamner de charger.

Il ne fera pas en termes au reste de se prévaloir du privilège porté par l'article 6 ci-dessus ; c'est-à-dire, qu'il ne fera pas reçu à offrir de payer la moitié du fret seulement, soit en retirant les marchandises qu'il auroit déjà chargées pour le retour, soit en déclarant qu'il n'en veut point charger du tout. 1°. Parce que l'affrètement est un contrat indivisible, & que son exécution ayant commencé avec effet, au moment du départ du navire pour le lieu de sa destination, on ne peut plus en éluder l'accomplissement. 2°. Parce qu'on comprend qu'il est tout autrement difficile au maître de trouver un remplacement de marchandises pour le retour, que pour l'aller & le retour, lorsqu'il n'a pas encore commencé son voyage.

Ainsi, que dans le cas d'un affrètement pour l'aller & le retour, l'affréteur au tonneau ou à cueillette, puisse avant le départ du navire retirer ses marchandises, ou refuser de charger en payant simplement la moitié du fret conformément à l'article 6, ce qui s'entend alors de la moitié du fret, tant de l'aller que du retour : il n'y a rien à dire, puisque la loi y est expresse ; mais on ne peut pas conclure delà qu'ayant chargé pour l'aller, il ait droit de se dispenser de charger pour le retour, en offrant tout de même la moitié du fret pour le retour. La thèse est toute différente, attendu que le voyage est commencé, & que, tant par cet article que par le précédent, il est formellement décidé que le marchand qui retire ses marchandises pendant le voyage, ou qui autrement manque d'exécuter la charte-partie, doit le fret entier, & outre cela l'intérêt du retardement du maître.

Cependant comme la loi n'a en vue absolument que le juste dédommagement qui est dû au maître, il faut se rappeler ce qui a été observé sur les

articles 3 & 6 ci-dessus, & dire en conséquence, que le marchand chargeur qui aura manqué à son engagement pour le retour, ne payera le fret entier pour le retour, qu'autant que le maître n'aura pas trouvé à compléter son chargement, & qu'à proportion de ce qui y manquera : c'est ce qui résulte évidemment de ces mots, *il est contraint de faire son retour lege*; d'où il s'ensuit que si le retour n'a pas été lege, ou s'il ne l'a été qu'en partie, ce n'est pas le cas du payement total du fret de la part de l'affrèteur réfractaire à son engagement. Le maître ne peut exiger de lui alors le fret du retour, qu'à la déduction du fret qu'il aura stipulé pour les marchandises qu'il aura prises de quelqu'autre, avec les dommages & intérêts résultans de son retardement à dire d'experts, & les frais de ses poursuites contre l'affrèteur, le tout si autrement il n'y a pas eu de convention particuliere entr'eux, pour le Règlement des dommages & intérêts, résultans de l'inexécution de la charte-partie; auquel cas il ne s'agira nullement d'examiner si le retour aura été lege ou non, mais seulement de l'exécution de la convention.

Le fret du retour comme de l'aller, est dû des marchandises qu'il a fallu rapporter, la vente n'ayant pu s'en faire dans le lieu de leur destination : Sentence de Marseille du 11 Décembre 1750. *Idem*, si la charge des marchandises a été défendue : autre Sentence du mois de Juin 1751; ce qui est conforme au Consulat, ch. 189, à l'avis de Loccenius *de jure maritimo*, lib. 3, cap. 6, n. 11, fol. 275, de Stypmanus *ad jus marit.* cap. 10, part. 4, n. 229, fol. 520, & de Stracha *de navib.* part. 3, n. 25. On suppose néanmoins que le maître ne fût pas que ce fussent des marchandises prohibées.

En cas que la décharge ne fût retardée que parce qu'on fait faire la quarantaine au navire, il n'y aura point alors de dommages & intérêts de part ni d'autre.

ARTICLE X.

LE maître fera aussi tenu des dommages & intérêts de l'affrèteur, au dire de gens à ce connoissans, si par son fait le vaisseau étoit arrêté ou retardé au lieu de sa décharge, ou pendant sa route.

LA réciprocité des engagements est de l'essence de tous les contrats maritimes; c'est pourquoi le maître à son tour, sera tenu des dommages & intérêts, si par son fait le vaisseau est arrêté ou retardé au lieu de sa décharge ou pendant sa route.

L'Arrêt ou le retardement procédera de son fait, s'il relâche sans nécessité, s'il fait escale sans y être autorisé, si l'Arrêt a pour cause le défaut des pièces dont il devoit être muni pour rendre sa navigation légitime; enfin s'il manque aux formalités nécessaires à son arrivée pour se mettre en état de faire sa décharge en règle, & le plus promptement qu'il est possible.

Dans tous ces cas les dommages & intérêts de l'affrèteur consistent dans

la perte qu'il souffre à l'occasion du retardement de l'arrivée & de la vente de ses marchandises ; ce qui comprend à plus forte raison les avaries que les marchandises auront reçues par-là. En un mot, ce sera sur les circonstances qu'on se réglera pour la liquidation des dommages & intérêts.

L'Ordonnance de 1584, article 75, assujettit à la peine corporelle, le maître qui refuse d'accomplir le voyage pour lequel il a frété son navire avec les dommages & intérêts.

ARTICLE XI.

Sil le maître est contraint de faire radoubier son vaisseau pendant le voyage, le chargeur sera tenu d'attendre, ou de payer le fret entier, & en cas que le vaisseau ne puisse être raccommodé, le maître sera obligé d'en louer incessamment un autre ; & s'il n'en peut trouver, il sera seulement payé de son fret à proportion de ce que le voyage sera avancé.

A CAUSE de l'article suivant, il faut supposer ici que la nécessité de radoubier le navire, ne vient que du dommage qu'il a reçu, soit par la tempête, ou par le gros temps qu'il a essuyé dans sa route, soit pour avoir touché ou échoué, ou par quelqu'autre accident. Alors quoique ce dommage ne soit qu'une avarie simple particulière au navire, le retardement qu'il cause pour y remédier, n'est pas moins un événement produit par force majeure ou procédant d'un cas fortuit, à l'occasion duquel par conséquent le maître ni l'affréteur ne se doivent aucune garantie de part ni d'autre.

Il faut donc en pareille conjoncture que l'affréteur attende le radoub du navire, si tant est qu'il puisse être fait promptement, dit l'article 4 des Jugemens d'Oleron, & l'article 16 de l'Ordonnance de Wisbuy. *Idem*, Kuricke *ad jus Hanseaticum*, tit. 2, art. 29, fol. 751 ; *Casa Regis*, disc. 22, n. 53, ou qu'il paye le fret entier, (sans pouvoir user du privilège de l'art. 6 ; c'est-à-dire, retirer ses marchandises en offrant la moitié du fret seulement ; attendu que le voyage est commencé, & que suivant l'art. 8, il ne peut plus alors retirer ses marchandises qu'à la charge de payer le fret entier,) à moins que le fait du maître ne l'y oblige, ce dont il n'est pas ici question.

Il y a plus, si pour le radoub du navire il y a nécessité de décharger les marchandises, la décharge comme le rechargement qu'il y aura à faire dans la suite, se feront aux frais du marchand affréteur ; même art. 4 des Jugemens d'Oleron. Et à cela il n'a rien à dire, c'est une suite de l'accident qui oblige au radoub, dont il n'a pas de garantie à demander au maître ou propriétaire du navire, qui au reste perd le plus à tout cela ; non-seulement parce que les frais du radoub tombent sur lui seul, mais encore la nourriture & les loyers de l'équipage : cependant l'article 55 de l'Ordonnance de Wisbuy met ces frais au rang des avaries grosses & communes.

Si toutefois le navire ne peut être raccommodé de manière à pouvoir continuer son voyage avec sûreté, (à l'effet de quoi avant de commencer à

travailler au radoub ; il s'agira d'en faire faire la visite par des experts qui en rendront leur rapport en forme). *le maître*, dit notre article, *sera obligé d'en louer incessamment un autre* ; ce qui paroît extrêmement rigoureux à son égard , puisqu'il s'agit ici d'un événement fortuit ou procédant de force majeure ; au moyen de quoi la Justice voudroit qu'il lui fût libre de louer un autre navire, s'il le jugeoit à propos, pour continuer le voyage sans lui en imposer l'obligation, d'autant plutôt que par les difficultés que les marchands chargeurs pourroient apporter à la subrogation d'un autre navire, il seroit contraint d'en prendre un beaucoup plus sûr que le sien ne paroïssoit d'abord, & par-là de payer un fret beaucoup plus considérable que celui qu'il devoit gagner.

Ce tempérament d'équité que l'on trouve au reste dans l'article 42 des loix Rhodiennes, paroît d'autant plus naturel en interprétation de notre article, que par les articles 19, 21 & 22 ci-après, où il s'agit de marchandises rachetées, ou sauvées du naufrage, on ne voit point que le maître soit tenu de louer un autre navire, mais seulement que la liberté lui en est laissée s'il veut gagner son fret en entier ; ce qui est conforme à la disposition du même article 4 des jugemens d'Oleron, & à celle des articles 16 & 37 de l'Ordonnance de Wisbuy, de même qu'à l'avis de Kuricke, *loc. cit.* & sur l'article premier du tit. 9, fol. 795. Et pourquoi en seroit-il autrement dans l'espece de notre article, où l'on suppose tout de même que ce n'est pas le fait du maître qui donne lieu au radoub ?

A ce sujet il convient de rapporter ici l'avis de Vinnius sur Peckius, *in tit. ad legem Rhodiam*.

Cet auteur examinant la question, pour le cas où le maître seroit obligé de conduire les marchandises dans un temps déterminé sous certaines peines, question qui ne change pas notre espece, tient absolument, fol. 295, que le maître étant retenu par maladie, par arrêt du Prince, ou son navire ne pouvant plus être radoubé pour continuer sa route, ne peut être contraint de charger les marchandises dans un autre navire. Voici comme il s'exprime :

Objici hinc posset, quod navicularius in casu proposito, conditioni satisfacere potuerit quæsitâ aliâ nave, atque ita pœnam evitare, nisi ad navigandum requiretur tam navis præsentia quam nauta, nec minus esset impossibile nautam navigare sine navi, quam navem sine nauta. Quemadmodum autem nauta, morbo navigare impeditus, alium substituere non potest, nisi mercator consentiat, nec cogitur etsi mercator velit, quia suas operas, nec alienas locavit ; ita ut cum illa ipsa navis in quâ merces deportari convenerat vitium fecit, sine culpa nautæ, non cogitur aliam quærere, quæ eundem usum præbeat, & in locum alterius de quâ convenerat, substituat.

Cela me paroît juste en effet, & notre article ne doit pas être pris à la lettre ; c'est seulement une voie qu'il laisse ouverte au capitaine, s'il veut gagner son fret en entier. Aussi est-il vrai dans l'usage que c'est ainsi qu'on interprète l'article.

Et s'il n'en peut trouver, ou ce qui est la même chose, si ceux qu'il trouve ou qu'il propose ne conviennent pas aux marchands chargeurs ; car enfin ils ne sont pas tenus d'accepter la subrogation d'un autre navire, qui leur offre en apparence moins de sûreté que celui dans lequel ils avoient chargé, ni la

subrogation de deux navires inférieurs à celui qu'ils avoient choisi, (sur quoi voir l'art. 9, titre du capitaine,) encore moins ne peuvent-ils être obligés de consentir que leurs marchandises soient mises dans des barques, alleges ou gabarres pour être portées au lieu de leur destination, quelque soumission que fît le maître de garantir de tous les événemens, à cause qu'en cette partie il pourroit être défavoué par les propriétaires du navire, comme ayant excédé son pouvoir.

Dans ces circonstances donc, & parce qu'en pareil cas tous les délais étant de conséquence, il seroit dangereux de plaider sur le point de savoir, si le navire offert par subrogation est acceptable ou non; le train ordinaire est de résoudre la charte-partie, & de payer au maître son fret, à proportion de ce que le voyage est avancé, aux termes de cet article, auquel est conforme en cette partie ledit article 4 des Jugemens d'Oleron, qui appelle cette maniere de régler le fret, *vue par vue, cours par cours*.

Mais si le maître pour gagner son fret en plein, loue un autre navire, ce doit être à ses dépens, quoique ce prix excède celui qui reste à gagner par le premier navire : Sentence de Marseille du 30 Juillet 1748. La question s'est présentée de nouveau dans la même Amirauté en 1755, & je ne doute pas qu'elle n'y ait été jugée de la même maniere.

C'est aussi ce qui me confirme dans cette idée que le maître, dans le cas de notre article, ne peut pas être forcé de prendre à fret un autre navire, autrement nul doute que ce ne fût aux frais des marchands chargeurs pour l'excédant du fret convenu d'abord entr'eux & le maître; à moins en tout cas qu'il n'y eût de l'excès dans la stipulation du fret du navire subrogé, parce qu'alors le maître seroit présumé avoir sacrifié les intérêts des marchands chargeurs, sans l'aveu desquels il ne lui étoit pas permis d'aggraver leur condition.

ARTICLE XII.

SI toutefois le marchand prouvoit que lorsque le vaisseau a fait voile, il étoit incapable de naviger, le maître perdra son fret & répondra des dommages & intérêts du marchand.

CELA fait voir que l'article précédent n'est que pour le cas où le radoub à faire au navire, vient d'un cas fortuit ou autre accident maritime. Ici où il est question d'une prévarication de la part du maître ou du propriétaire, pour avoir loué un navire incapable de naviger, il est décidé avec juste raison que le maître non-seulement perdra son fret, mais encore répondra de tous les dommages & intérêts des affréteurs ou marchands chargeurs, s'il est vérifié qu'effectivement le navire n'étoit pas en état de naviger avec une sûreté convenable, ce qui dépendra de l'état de vétusté & de caducité où les experts auront déclaré avoir trouvé le navire.

La peine au reste ne doit nullement paroître trop rigoureuse, puisque le maître par la nature du contrat d'affrètement est nécessairement tenu de garantir son navire bon & parfaitement en état de faire le voyage en question,

à peine de tous dépens, dommages & intérêts. Quintin Weytſen, traité des avaries, pag. 10.

On ſent bien qu'en pareil cas les aſſureurs ſeroient à couvert de toute recherche de la part des aſſurés. V. le tit. des aſſurances, art. 29.

La garantie du propriétaire du navire, ou la fin de non-recevoir contre l'aſſuré, auroit lieu tout de même, quoique le navire avant ſon départ auroit été viſité & jugé en état de faire le voyage, dès que par événement il ſeroit vérifié que par des vices cachés il n'étoit plus navigable; c'eſt-à-dire, s'il étoit conſtaté qu'il avoit des membres pourris, caſſés ou tellement gâtés, qu'il fût réellement hors d'état de réſiſter aux accidens ordinaires de coups de vent & des coups de mer, inévitables en toute navigation. La raiſon eſt que la viſite d'un navire à ſon départ, ne porte que ſur ſes parties extérieures, parce qu'on ne le dévegre pas; au moyen de quoi elle ne peut découvrir les vices intérieurs & cachés, dont par conſéquent le propriétaire ou le maître demeure toujours reſponſable, & cela avec d'autant plus de juſtice qu'il ne peut pas ignorer le mauvais état du navire : mais quand il l'ignoreroit, il en ſeroit de même, étant néceſſairement tenu de le fournir bon & capable de faire voyage.

ARTICLE XIII.

LE maître ſera payé du fret des marchandises qui auront été jet-tées à la mer pour le ſalut commun, à la charge de la contribution.

LA raiſon pour laquelle le fret entier des effets jettés pour le ſalut commun, eſt dû au maître, c'eſt que la valeur de ces effets perdus eſt rejet-tée tant ſur le navire & le fret que ſur les marchandises ſauvées par le jet.

C'eſt pour cela auſſi que le maître ne reçoit le fret dans ce cas, qu'à la charge de la contribution pour raiſon de ce même fret. Mais il ne contribue que juſqu'à la moitié du fret, & de la moitié de la valeur du navire; & cela eſt juſte, comme il ſera montré ci-après ſur l'art. 7, tit. 8 du jet & contribution, à la différence de la contribution en cas de rachat, ou le navire & le fret entrent pour le tout, art. 20 ci-après.

S'il n'y a pas lieu à la répartition & contribution des effets jettés & recouvrés dans la ſuite, parce que le navire aura péri depuis le jet, aux termes des articles 17 & 20 du tit. du jet & contribution, ſavoir ſi le fret ſera dû de ces effets jettés & recouvrés? L'Ordonnance n'en parle point, mais je n'en doute nullement, l'art. 18 ci-après qui reſuſe le fret des marchandises perdues par naufrage ou échouement, pillées par les pirates ou priſes par les ennemis, n'étant pas applicable à l'eſpece dont il s'agit, ou les effets jettés ſont ſuppoſés recouvrés. Mais par argument des articles 19 & 21, je crois que le fret ne ſera dû que juſqu'au jour du jet, puis-que le navire n'a eu aucune part à leur recouvrement, & que par leſdits articles 19 & 21, le maître ne peut prétendre le fret entier, qu'autant qu'il aura conduit les effets rachetés ou ſauvés du naufrage, au lieu de leur deſtination.

ARTICLE XIV.

LE fret sera pareillement dû pour les marchandises que le maître aura été contraint de vendre, pour vituailles, radoub & autres nécessités pressantes, en tenant par lui compte de leur valeur, au prix que le reste sera vendu au lieu de leur décharge.

IL faut rapprocher cet article du dix-neuvième, tit. 1, liv. 2, & voir ce qui y a été observé par rapport au droit qu'a le maître de vendre des marchandises pour vituailles, radoub & autres nécessités pressantes du navire pendant le voyage.

Ce que cet article décide de plus, c'est que d'un côté le maître tiendra compte de la valeur de ces marchandises au prix que le reste sera vendu au lieu de la décharge; & d'un autre côté, que par cette raison il aura le fret entier de ces mêmes marchandises; ce qui est conforme à l'art. 22 des jugemens d'Oleron & aux articles 35 & 69 de l'Ordonnance de Wisbuy, & à l'art. 19 des assurances d'Anvers.

Tout cela suppose néanmoins que le navire arrive à bon port. *Quid* s'il vient dans la suite à périr? L'article 68 de la même Ordonnance de Wisbuy, décide en ce cas que le maître ne sera pas moins tenu de payer au marchand la valeur de ses marchandises qu'il a vendues, sans pouvoir même en prétendre le fret.

Mais cette dernière décision ne me paroît nullement juridique, le maître étant toujours en droit de prétendre le fret de toutes les marchandises qu'il délivre, où dont il est obligé de payer la valeur.

A l'égard de la première, tout considéré, elle est juste, sans distinguer si le naufrage est complet avec perte entière du navire & des marchandises, ou s'il y a des marchandises sauvées avec une bonne partie du navire, & de ses agrès & appareils; car quoiqu'au premier cas on puisse dire que la valeur des marchandises vendues pour les nécessités du voyage ne doit pas être payée à cause qu'elles auroient péri comme les autres; il y a lieu de conclure néanmoins qu'il suffit que ces marchandises vendues, aient servi à mettre le navire en état de continuer sa route, pour que le prix en soit dû à celui à qui elles appartenoient, sans égard au naufrage qui a suivi, parce que c'est une perte qui ne fait qu'une avarie simple pour le propriétaire du navire. En vain répliqueroit-on, qu'il en doit être dans l'occurrence, comme si ces marchandises vendues eussent été prises à la grosse, ou quelles eussent été jettées pour le salut commun, ou données par composition pour rachat, puisque si elles n'eussent pas été vendues, le navire ne pouvant continuer sa route auroit péri. Tout ce que cela prouve, c'est que le navire avoit besoin de ce secours, & que c'est sa dette qui a été payée par-là; au moyen de quoi étant personnelle au propriétaire du navire, c'est à lui à la payer indépendamment du sort postérieur de son bâtiment, de la même manière que si, au lieu de vendre ces marchandises, le maître eût emprunté d'un autre, une pareille somme pour laquelle il auroit tiré sur lui une lettre de change.

On ne peut pas regarder ces marchandises comme prises à la grosse, puisque celui à qui elles appartenoient n'y a pas consenti & n'en a pas fait la stipulation.

On ne peut pas non plus comparer ce cas-ci au jet, n'étant pas question de tempête ni d'aucune autre circonstance qui ait obligé au jet. Et quand on voudroit même admettre la comparaison du jet, le propriétaire des marchandises ne devroit pas moins être payé nonobstant la perte du navire, attendu qu'il faudroit regarder ces marchandises en même-temps comme sauvées, au moyen de leur valeur qui en est dûe par le propriétaire du navire qui a payé sa dette.

Enfin on ne peut pas comparer ce cas au rachat, quelque supposition que l'on fasse, puisque ce n'étoit pas une dette commune qu'il étoit question d'acquitter, mais la dette propre & particuliere du propriétaire du navire.

Il est vrai qu'il est heureux pour celui à qui appartenoient ces marchandises, qu'elles aient été vendues par préférence à d'autres, même à celles de la cargaison; mais il ne faut pas moins que la valeur lui en soit payée : c'est le cas de dire *gaudeat bonâ fortunâ*.

En un mot, nulle raison pour dispenser du paiement le propriétaire du navire, puisque c'est à acquitter sa dette personnelle que la somme a été employée.

De tout ceci il s'ensuit que dans le second cas, il n'est nullement question de faire la répartition & contribution de la valeur de ces marchandises vendues, comme d'une avarie commune, & que c'est au propriétaire seul du navire à payer tout de même la somme, qu'il sauve ou non des débris de son navire de quoi y suffire, n'étant pas en termes d'en faire l'abandon avec le fret pour s'exempter du paiement.

Mais dans cette hypothèse singulière, la valeur des marchandises ne peut pas être réglée conformément à cet article, puisque le navire est supposé péri sans être arrivé au lieu de sa destination & de sa décharge. Il faut nécessairement qu'il se contente du prix qu'elles ont été vendues, à la déduction du fret acquis dans ce même-temps, à proportion du voyage avancé, sans être recevable à dire qu'elles auroient pu être vendues un plus haut prix, ni même qu'elles lui coûtoient davantage. Il auroit tout-à-fait mauvaise grace à incider de la sorte, devant s'estimer trop heureux de pouvoir répéter le prix de la vente, sans laquelle il auroit tout perdu.

ARTICLE XV.

SIL arrive interdiction de commerce avec le pays pour lequel le vaisseau est en route, & qu'il soit obligé de revenir avec son chargement, il ne sera dû au maître que le fret de l'aller, *quand même le navire auroit été affrété allant & venant*.

LE cas où avant le départ du navire, il survient une interdiction de commerce avec le pays pour lequel il est destiné, est prévu par l'art. 7, tit. premier de ce liv. 3. Ici,

Ici, il s'agit de la même interdiction de commerce arrivée depuis le départ du vaisseau, & il est décidé que si le navire est obligé par-là de revenir avec son chargement au port d'où il étoit parti, le fret de l'aller sera dû au maître; mais aussi qu'il faudra qu'il s'en contente, quand même le navire auroit été affrété allant & venant. Et rien n'est plus juste, puisque c'est-là un cas fortuit & procédant de force majeure, dont l'affrèteur ou marchand chargeur ne peut être garant : c'est bien assez qu'il paye tout le fret de l'aller à cause que le voyage est commencé, par où il se fait une espèce de compensation de la perte causée par cet événement entre lui & le maître du navire.

Il faut bien prendre garde, au reste, que l'article ne parle que de l'interdiction de commerce avec le pays pour lequel le navire est destiné, & que ce n'est qu'à raison de cette circonstance qu'il suppose la nécessité de ramener le navire au lieu de son départ; car si l'interdiction ne regardoit pas ce pays-là, comme il n'y auroit pas nécessité alors d'interrompre le voyage du navire, ni de raison pour résoudre la charte-partie, aux termes du même art. 7, tit. des charte-parties, le maître ne pourroit ramener le navire au lieu de son départ sans s'exposer au paiement de tous les dommages & intérêts des marchands chargeurs, à moins qu'il ne l'eût fait de leur consentement, auquel cas il faudroit suivre la décision de cet article, sauf les conventions contraires.

Ces mots, *quand même le navire auroit été affrété allant & venant*, font voir que quand bien même l'affrètement n'auroit été fait que pour l'aller, le fret seroit dû également au maître pour ce voyage de l'aller seulement; & cela parce qu'il s'agit d'un voyage commencé, dont l'interruption procède d'une cause extraordinaire, & indépendante des périls maritimes ordinaires; à raison de quoi il ne s'agit point de régler le fret à proportion de ce que le voyage est avancé comme dans l'article 11 ci-dessus, & dans le 22 ci-après. D'ailleurs outre le chemin déjà fait pour aller au lieu de la destination, il y a celui du retour du navire pour revenir au lieu de son départ.

ARTICLE XVI.

SI le vaisseau est arrêté par ordre souverain, dans le cours de son voyage, il ne sera dû ni fret pour le temps de sa détention, s'il est affrété au mois, ni augmentation de fret, s'il est loué au voyage: *mais la nourriture & les loyers des matelots, pendant le temps de la détention, seront réputés avarie.*

L'ARRÊT par ordre souverain avant le départ du navire, est prévu dans l'art. 8, tit. des charte-parties : ici il est question du même arrêt d'un navire dans le cours de son voyage.

Il est décidé dans ces deux articles, dans l'un formellement, & dans l'autre implicitement, que la charte-partie doit subsister en entier, & que le maître & le marchand seront réciproquement tenus d'attendre la main-levée de l'arrêt & l'ouverture du port où le navire est retenu, sans dommages & intérêts de

part ni d'autre. Cela veut dire, à l'égard du marchand chargeur, qu'il n'a rien à prétendre, pour raison de ce retardement, quelque préjudice qu'il lui cause; & par rapport au propriétaire ou maître du navire, comme l'explique le présent art. sans que le fret coure durant le temps de la détention du navire, s'il est affrété au mois, & sans augmentation de fret, s'il est loué au voyage.

Suivant la règle étroite des contrats; l'arrêt du navire par ordre souverain durant le voyage, ne devoit pas empêcher le fret de courir, l'affrètement étant au mois, parce que c'est-là un accident, dont le propriétaire du navire, ou le maître qui le représente, ne doit pas répondre.

Par la raison tout de même que le marchand chargeur n'en est pas garant, le fret ne doit pas augmenter, l'affrètement étant au voyage.

Sur ce principe, chacun de son côté auroit dû supporter les suites de cet événement, suivant la nature de la charte-partie. Mais obliger les chargeurs à payer le fret indéfiniment en cas d'affrètement au mois, c'eût été les exposer à perdre tout leur chargement, & d'un autre côté l'affrètement étant au voyage, n'accorder aucune indemnité au propriétaire du navire, c'eût été le mettre aux risques d'en voir la valeur absorbée par la dépense de la nourriture & des loyers des matelots.

L'équité qui est l'ame des loix maritimes, ne pouvant s'affortir avec la rigueur de la règle, il a donc fallu prendre un tempérament capable de concilier les intérêts du propriétaire du navire avec ceux des marchands chargeurs.

Ce tempérament a été, en ne faisant gagner aucun nouveau fret au propriétaire du navire durant la détention, de lui ménager une sorte de dédommagement; en obligeant les marchands chargeurs de contribuer durant le même-temps à la nourriture & aux loyers des matelots; & certainement il ne se pouvoit rien imaginer de plus judicieux.

On peut dire même pour l'appuyer en point de droit, que si l'on ne doit point faire attention aux retards de voyage, causés par les vents contraires ou par le calme, par les autres accidens maritimes, c'est que chacun a dû s'y attendre, & est censé être soumis de plein droit à courir ces risques. Cela est même d'autant plus naturel, que s'il en étoit autrement, chaque voyage, pour peu qu'il fût prolongé, feroit naître des contestations à ce sujet.

Au contraire, l'arrêt de Prince, ou l'interdiction de commerce qui survient, est un événement extraordinaire, procédant de force majeure, qui n'a rien de commun avec les risques & périls de la mer; (& c'est pour cela que les articles 7 & 8 du titre des chartes-parties, déclarent qu'il n'y aura alors aucuns dommages & intérêts de part ni d'autre; (de sorte que les assureurs même n'en feroient pas tenus, si la loi ne l'eût pas expressément décidé contr'eux.

Le maître & le chargeur ne s'étant donc pas soumis de courir respectivement les risques de ces événemens extraordinaires, il étoit juste lorsqu'ils arriveroient, que ce fût une perte commune pour eux; car enfin pourquoi tomberoit-elle en entier plutôt sur l'un que sur l'autre?

Il seroit injuste qu'elle tombât sur le propriétaire ou sur le maître seul, puisqu'il ne gagne pas de fret. Elle ne peut pas non plus être à la charge de l'affruteur seul, puisqu'il ne gagne rien à la détention, & qu'au contraire il souffre

du retardement de la vente de ses marchandises, sans compter le danger de leur déperissement.

Cependant les marchandises sont retenues avec le navire; & durant ce temps-là, il faut nourrir les matelots & leur payer les gages qu'ils gagnent. Cela fait par conséquent une augmentation de dépense sur le voyage : augmentation occasionnée par une force majeure qui intéresse le marchand chargeur, comme le propriétaire du navire. Il faut donc nécessairement que cette perte soit supportée en commun, sans distinguer si le navire est affrété au mois, ou s'il l'est au voyage.

C'est aussi ce que cet article paroît avoir nettement décidé en disant : *mais la nourriture & le loyer des matelots pendant le temps de la détention, seront réputés avarie*; car cela ne peut s'entendre naturellement que d'une avarie grosse & commune, non-seulement dans les termes que l'article est conçu; mais encore parce que dans la réalité, le service des matelots en ce cas, n'est pas moins pour la conservation des marchandises que du navire.

Après cela on ne devoit nullement s'attendre à la distinction qui se trouve dans l'art. 7 du tit. des avaries, *ubi vide notata*.

Si l'art. 8, tit. des charte-parties, n'a pas décidé la même chose que celui-ci, c'est qu'avant le départ du navire, les gages des matelots ne courent pas, ce qui est l'objet le plus considérable de leur dépense. D'ailleurs, & cela ne souffre aucune réplique, le voyage n'étant pas commencé, on ne peut supposer aucune perte commune à ce navire & aux marchandises. Enfin l'article 8 déclarant expressément qu'il n'y aura pas de dommages & intérêts de part ni d'autre, on ne peut déroger à cette décision, pour y substituer celle du présent article par rapport à la nourriture des matelots; car il ne pourroit être question que de cela dans l'espece dudit article 8, puisqu'encore une fois, le voyage n'étant pas commencé, les matelots n'ont pas de gages à prétendre.

ARTICLE XVII.

EN cas que le *dénommé au connoissement* refuse de recevoir les marchandises, le maître pourra, par autorité de Justice, en faire vendre pour le payement de son fret, & déposer le reste dans un magasin.

PAR qui que ce soit que les marchandises soient chargées, c'est à celui à qui il est dit par le connoissement qu'elles seront remises, qu'il faut les délivrer, sans que le capitaine puisse s'en défendre en disant qu'elles n'appartiennent pas à celui à qui elles sont adressées, la chose lui étant indifférente absolument : *Casa regis, disc. 25*. Il doit tout de même remettre les marchandises à celui au profit de qui l'ordre a été passé, & qui en conséquence est porteur du connoissement; & si ce *dénommé au connoissement* ou le porteur, refuse de les recevoir, & que le refus soit fondé ou non, comme le maître n'en doit pas souffrir, & que le payement de son fret n'en doit pas être retardé, cet article lui permet de se pourvoir en justice pour se faire autoriser à faire vendre des

marchandises jusqu'à concurrence de son fret, & à déposer le reste dans un magasin.

La procédure usitée en pareil cas, est que le maître assigne à celui à qui par le connoissement il est chargé de remettre les marchandises, pour se voir condamner de retirer & recevoir les marchandises en question incessamment, en lui payant son fret, sinon pour voir dire qu'il lui sera permis de faire vendre une partie des marchandises jusqu'à concurrence du montant de son fret & de ses frais, & de déposer le reste dans le magasin de quelque négociant solvable, aux risques, soit du défendeur ou du marchand chargeur, ou de tout autre qu'il appartiendra.

Sur cette assignation, le défendeur qui est le dénommé au connoissement, déclare les causes de son refus; & si elles ne roulent que sur ce qu'il n'entend pas approuver l'envoi du marchand chargeur, ayant des raisons pour ne pas les recevoir pour son compte, le maître est autorisé tout de suite à faire vendre publiquement par un huissier, le défendeur présent ou appelé, des marchandises en question, jusqu'à concurrence de son fret & de ses frais, & à déposer le reste dans le magasin d'un négociant solvable, aux frais & risques de qui il pourra appartenir.

Mais si le refus a pour cause le mauvais état des marchandises, & que le défendeur soutienne que c'est par le fait du maître qu'elles sont avariées, il est ordonné, avant faire droit, qu'elles soient vues & visitées par experts; ce qui engage une instruction, & suspend par conséquent les conclusions du maître; qui ne manque pas alors de protester de faire supporter au défendeur ses frais de séjour & retardement, & généralement tous ses dépens, dommages & intérêts, sur lesquels il est fait droit en définitive, suivant les circonstances au cas qu'il obtienne gain de cause.

Cependant pour peu que la contestation s'engage, comme la provision est due au fret, la règle est d'adjuger le fret au maître par provision, sur sa soumission simple de rapporter, si faire se doit, à moins que le refus du chargeur ne paroisse suffisamment fondé, pour exiger du maître bonne & suffisante caution.

ARTICLE XVIII.

IL n'est dû aucun fret des *marchandises perdues par naufrage ou échouement, pillées par les pirates, ou prises par les ennemis*; & sera tenu le maître en ce cas de restituer ce qui lui en aura été avancé, *si il n'y a convention contraire.*

PAR rapport aux marchandises *pillées & déprédées* par les pirates ou par les ennemis, on trouve la même décision dans l'art. 2, chap. 6 du Guidon.

Il répugneroit absolument, en effet, que celui dont les effets auroient été pillés, fût obligé d'en payer le fret; & comme cela répugneroit également pour les marchandises totalement *perdues par naufrage ou échouement*, la décision ne pouvoit manquer d'être la même.

Elle est applicable, au reste, aussi-bien en cas d'affrètement du navire en total, que de stipulation du fret au tonneau ou au quintal, & alors la déduc-

tion du fret doit être faite suivant la quantité des marchandises pillées ou naufragées. Ainsi jugé & *reçu* par Sentence de l'Amirauté de Marseille, du 30 Juillet 1748, au rapport de M. Emerigon : il ne peut pas en effet y avoir de raison de différence.

Mais les marchandises sauvées du naufrage ou échouement, doivent le fret ; savoir, en entier, si le maître les conduit au lieu de leur destination dans son navire ou dans un autre, & à proportion seulement du voyage avancé, s'il ne les y conduit pas, & qu'il les livre au lieu du naufrage. *Infra*, articles 21 & 22.

Et dans ce cas, quoique les marchandises soient extrêmement avariées, le fret n'en est pas moins dû sans diminution, & sans que ceux à qui elles appartiennent soient recevables à en faire l'abandon pour demeurer quittes du fret, aux termes de l'article 25, au moins à le prendre à la lettre, sauf la restriction portée par l'article suivant ; en quoi la Justice paroît blessée, s'agissant ici d'un malheur arrivé par cas fortuit, qui naturellement ne devoit pas être mis en parallèle avec le dommage arrivé aux marchandises par leur vice propre.

D'ailleurs pourquoi rendre la condition du chargeur plus dure, dans le cas où il ne sauve ses marchandises du naufrage, que dans un état où il ne peut pas même en retirer de quoi payer le fret, que lorsqu'elles périssent en entier ? Par événement n'est-ce pas pour lui comme si tout eût péri, puisqu'il n'en peut retirer aucun profit ? Il seroit donc juste alors de l'admettre à faire l'abandon de la marchandise pour le dispenser du paiement du fret, *ne duplici damno afficiatur* ; & par conséquent son assureur, comme étant à son lieu & place, devoit avoir la même ressource d'abandonner la marchandise pour le fret dans ce cas malheureux du naufrage ou échouement. V. *infra* ce qui sera observé sur ledit article 25.

Le fret n'étant pas dû aux termes de cet article, & suivant la note 9 de l'art. 9 des Jugemens d'Oleron, il étoit de la suite qu'il chargeât le maître de restituer celui qu'il auroit reçu d'avance ; mais ayant ajouté, *s'il n'y a convention contraire*, c'est tout comme s'il n'eût pas porté la décision, parce que toutes les fois que le fret se paye d'avance, on ne manque jamais de stipuler qu'il demeurera acquis quelque événement qui survienne.

Cela n'est rien moins que juste, ne fut-ce qu'à cause des malversations que cette certitude du gain du fret, peut occasionner de la part du maître. Aussi nos auteurs de jurisprudence maritime, n'ont-ils point reconnu pour légitime cette stipulation de fret acquis. Kuricke, quest. 34, fol. 898 & 899. Loccenius, *de jure maritimo*, lib. 3, cap. 6, n. 11, fol. 274. Cleirac, sur l'art. 9 des Jugemens d'Oleron, n. 9, pag. 51 ; & Stracha, *de navibus*, part. 3, n. 24. Elle est néanmoins devenue comme de style dans les voyages de Canada & dans les affrètemens faits au Roi. L'usage est en effet que le Roi s'engage de payer le fret, quelque soit le sort du navire. Ci-devant le Roi prenoit même pour son compte la perte du navire & toutes les avaries qui pouvoient lui arriver par cas fortuit ou autre fortune de mer durant le voyage. De sorte que le Roi étoit proprement l'assureur du navire, & avec cela consentoit que le fret stipulé demeurât acquis ; mais alors il étoit beaucoup moins considérable. En d'autres occasions il avoit été stipulé, que le fret ne seroit dû qu'au cas que les navires arrivassent à bon port ; ce qui n'empêchoit pas que

Sa Majesté ne prît sur elle la garantie des avaries. Mais enfin on est revenu à la stipulation simple du fret acquis, nonobstant la prise ou la perte du navire : ces affrètemens au surplus ne se font qu'en temps de guerre déclarée ou prochaine.

Si le passager meurt dans la route, son droit de passage n'en est pas moins dû pour le tout : Stypmannus *ad jus maritimum*, part. 4, cap. 10, n. 45 & seq. fol. 508. Stracha, *de navibus*, part. 3, n. 17 & seq. Mais le droit de passage d'une femme enceinte, n'augmente pas à raison de l'enfant dont elle accouche. Les mêmes auteurs, *ibid.* l'un n. 41, & l'autre n. 22, avec Kuricke, *ad jus Hanseaticum*, tit. 5, art. 5, fol. 757, & Loccenius, *de jure maritimo*, lib. 3, cap. 6, n. 12, fol. 275. Ce qui est fondé sur les loix citées par Cleirac, n. 29, art. 8 des Jugemens d'Oleron, pag. 45, *idem*, Julius Ferretus, *de re navali*, lib. 1, n. 56, fol. 10.

ARTICLE XIX.

SI le navire & les marchandises sont rachetées, le maître sera payé de son fret jusqu'au lieu de la prise, même de son fret entier, s'il les conduit au lieu de leur destination, *en contribuant au rachat.*

LE navire ayant été pris & ensuite racheté avec son chargement, il est juste que le fret des marchandises soit payé comme s'il n'y avoit eu ni prise ni rachat, au cas que le navire se rende à sa destination avec les marchandises : c'est ce que notre article décide nettement d'après l'art. 7 du traité des contrats maritimes de Cleirac, pag. 276. Mais ce qu'il ajoute, que sans cela le maître ne sera payé du fret que jusqu'au lieu de la prise, ne s'entend pas de même & ne peut être justifié, qu'en supposant que le navire pour avoir été trop maltraité dans le combat, ou par la tempête, ne pouvant plus continuer sa route, est obligé de retourner au lieu d'où il est parti, ou de gagner quelque autre port, sans être en état d'être radoubé. Alors le fret ne sera dû véritablement que jusqu'au jour de la prise, qui répond à la proportion du voyage avancé dont il est parlé dans l'art. 11 ci-dessus. Mais hors delà, que le navire ait été emmené par l'ennemi & racheté quelque-temps après, ou qu'il ait été racheté aussi-tôt après la prise, il faut qu'il continue son voyage, sans quoi le maître est tenu des dommages & intérêts envers les marchands chargeurs; auquel cas il n'a pas de fret à prétendre, même jusqu'au jour de la prise. Et si après avoir continué sa route, il est obligé ensuite de relâcher & de faire sa décharge dans quelque autre port que celui de sa destination, pourquoi n'auroit-il son fret que jusqu'au jour de la prise, & ne lui seroit-il pas payé à proportion du voyage avancé?

On ne peut pas supposer le navire emmené par l'ennemi dans un de ses ports, puisqu'alors il n'est plus question de rachat, & qu'assurément l'ennemi ne payera pas le fret; ou si malgré cela on suppose le rachat en pareilles circonstances, nulle raison encore alors de borner le fret au jour de la

prise, que le navire reprenne ou non la route de sa destination.

Enfin s'il s'agit du fret des marchandises données en paiement du rachat, nulle raison non plus de ne le faire payer que jusqu'au jour de la prise, puisqu'il y a ces mêmes marchandises devant être estimées au prix courant des marchandises de même qualité, au lieu de la décharge du navire, déduction faite des frais, aux termes de l'article suivant, & de l'article 6 du titre 8 du jet & contribution, il est de droit & d'une nécessité indispensable que le fret en soit payé en entier.

De sorte qu'excepté le seul cas de la rupture du voyage, aussi-tôt après la prise & le rachat, on ne voit pas qu'il y ait lieu d'appliquer la décision de cet article, qui arrête le cours du fret au jour de la prise.

En contribuant au rachat. Ceci regarde précisément le fret, mais sans exclure le navire & les marchandises qui doivent tout de même contribuer au rachat, aux termes de l'article suivant.

ARTICLE XX.

LA contribution pour le rachat se fera sur le prix courant des marchandises au lieu de leur décharge, déduction faite des frais ; & sur le total du navire & du fret, déduction faite des vituailles consumées, & des avances faites aux matelots, lesquels contribueront aussi à la décharge du fret, à proportion de ce qui leur restera dû de leurs loyers.

LA contribution au rachat dont il est ici uniquement question, est différente de celle qui concerne le jet des marchandises, ou effets du navire pour le salut commun.

En quoi ces deux manières de contribuer sont conformes, c'est que l'estimation des marchandises, ce qui s'entend aussi-bien de celles qui ont été données pour le rachat, que des autres, se fait au prix courant qu'elles valent au lieu de la décharge du navire. *Idem* en matière de jet, art. 6 du tit. 8.

Notre article ajoute, déduction faite des frais ; c'est-à-dire, de décharge & autres : mais cette décision convient également à la contribution pour le jet ; & il faut encore ajouter à la déduction aussi du fret, comme il sera montré sur ledit article 6 du titre 8.

En quoi les deux contributions diffèrent, c'est qu'aux termes de l'article 7 du même titre 8, le navire & le fret ne contribuent que pour moitié, par les raisons qui en sont rendues sur ledit article ; au lieu qu'ici en fait de rachat, ils contribuent pour le total. Mais ce qui fait une sorte de compensation qui rend égale la condition du propriétaire du navire & des chargeurs, c'est que la contribution pour le total du navire & du fret, n'a lieu ici qu'à la déduction des vituailles consumées & des avances faites aux matelots sur leurs loyers, lesquels matelots de leur côté contribuent à la décharge du fret, au paiement du rachat à proportion de ce qui leur reste dû de leurs loyers ; au lieu qu'en cas de jet, les matelots n'entrent du tout point dans la contribution suivant

l'article 11 dudit titre 8, ni à aucunes avaries aux termes de l'article 20, titre des loyers des matelots, si ce n'est pour le rachat du navire, ce qui établit une seconde différence dans les deux contributions.

La raison pour laquelle les loyers des matelots ne contribuent point au jet, est rapportée sur ledit article 11. S'il en est autrement en fait de rachat, c'est d'un côté que ce rachat n'est pas leur ouvrage comme à l'égard du jet; & d'un autre côté ce qui est le motif décisif, c'est que le rachat leur a sauvé la liberté, & par ce moyen leurs gages. V. *infra* l'art. 20 du tit. suivant.

Du même principe il s'ensuivroit qu'ils devroient contribuer aussi pour les avances qu'ils ont reçues; mais s'ils en sont dispensés, c'est que leurs hardes ne contribuent jamais, & qu'ils sont toujours présumés avoir employé leurs avances à l'achat de la majeure partie de leurs hardes. En un mot c'est une chose consommée qu'il seroit trop rigoureux de leur faire rapporter pour entrer en contribution.

Comme ce n'est qu'à la décharge du fret qu'ils contribuent, & que le propriétaire du navire contribue pour le total du navire & du fret, il n'y a que les marchands chargeurs qui peuvent gagner à cette opération qui fait contribuer les matelots pour leurs gages restans, puisque sans cela le propriétaire ne contribueroit que pour la moitié du navire & du fret. Mais c'est une question, si par événement ils y gagnent en effet, attendu que le propriétaire ne contribue qu'à la déduction des vituailles consumées, & des avances faites aux matelots qui ne contribuent point à cet égard. Et c'est ce qui a fait dire ci-dessus qu'il se fait une espece de compensation entre le propriétaire du navire & les marchands chargeurs; de maniere qu'il se peut qu'il n'y ait que les matelots qui perdent réellement à cette opération de la contribution, différente de celle qui se pratique en cas de jet.

ARTICLE XXI.

LE maître sera aussi payé du fret des marchandises sauvées du naufrage, en les conduisant au lieu de leur destination.

DES marchandises naufragées & sauvées sont à l'égard du fret, tout comme si elles n'avoient point essuyé de naufrage. Ainsi le maître doit être payé de son fret entier en les conduisant au lieu de leur destination, art. 16 de l'Ordonnance de Wisbuy.

Cependant si les effets étoient avariés de maniere qu'ils ne pussent être rembarqués sans y avoir remédié, le maître seroit tenu d'attendre qu'ils fussent mis en état d'être rembarqués, ou de se contenter du fret à proportion du voyage avancé.



ARTICLE XXII.

S'IL ne peut trouver de vaisseau pour conduire les marchandises sauvées, il sera payé du fret à proportion seulement du voyage avancé.

CET article n'a pas besoin d'une explication particulière, après ce qui a été observé sur l'art. II ci-dessus.

ARTICLE XXIII.

LE maître ne pourra retenir la marchandise dans son vaisseau faute de paiement de son fret; mais il pourra dans le temps de la décharge, s'opposer au transport, ou la faire saisir, même dans les alleges ou gabarres.

CET article est conforme à la note 3, sur l'art. 21 des Jugemens d'Oleron, page 86.

La raison pour laquelle il n'est pas permis au maître de retenir la marchandise dans le vaisseau faute de paiement du fret, n'est pas celle que donne le Commentateur; savoir, que ce seroit une voie de fait qui est très-défendue par les loix, *ne partes veniant ad arma*, puisque cet article, en même-temps qu'il défend au maître de retenir les marchandises dans son navire pour sûreté du paiement de son fret, l'autorise, dans le temps de la décharge, à s'opposer à leur transport, ce qui suppose naturellement une voie de fait tout de même.

Mais le motif de la défense est qu'il seroit absurde que le maître se fit payer de son fret avant d'avoir exhibé les marchandises, & de s'en être dépossédé en les faisant extraire de son navire pour les décharger à quai, ou les mettre dans des alleges ou gabarres destinées à les porter au quai. Il se pourroit que le maître, après avoir reçu son fret, ne délivrât pas les marchandises, ou qu'elles fussent avariées par sa faute. Il est donc intéressant pour celui à qui les marchandises sont adressées, qu'il ne paye pas le fret avant de les avoir sous les yeux.

Quoiqu'il en soit, dans notre pratique le maître n'use pas même du pouvoir que lui donne cet article, conformément à l'opinion commune des docteurs, *teste Vinnio in Peckium, fol. 203, not. 2*, de s'opposer au transport des marchandises jusqu'à ce qu'il soit payé de son fret, ni de les faire saisir dans les alleges ou gabarres, encore moins de retenir les gabarres auprès de son bord, jusqu'à son paiement, comme l'art. 57 de l'Ordonnance de Wisbuy le lui permet. Il ne demande le fret qu'après qu'il a entièrement livré les effets, & rien n'est plus juste, afin que celui à qui ils sont consignés, puisse se faire faire raison de leur mauvais état, s'il procède du fait du maître, & par-là se

mettre à couvert la fin de non-recevoir, portée par l'article 5, titre 12 du livre premier.

Il y a plus, pour les voyages de long cours; il est même passé en usage de ne payer le fret que dans les trois mois de la délivrance des marchandises: usage qui a pour motif de donner au débiteur du fret, un temps convenable pour le payer du produit de la vente de ses marchandises. Il est vrai que cet usage ne fait pas loi, & que toutes les fois que le propriétaire du navire ou le maître, a demandé le fret avant les trois mois expirés, on lui a adjugé sa demande à l'Amirauté, sans avoir égard à ce prétendu usage qui n'est que de pure tolérance ou complaisance. Mais enfin il en résulte du moins que le maître ne peut légitimement se pourvoir en payement de son fret ou après avoir livré effectivement les marchandises.

ARTICLE XXIV.

LE maître fera préféré pour son fret sur les marchandises de son chargement tant qu'elles seront dans le vaisseau, sur des gabarres ou sur le quai, & même pendant quinzaine après la délivrance, pourvu qu'elles n'ayent point passé entre les mains d'un tiers.

IL a déjà été parlé du privilege du fret sur l'art. 11 du tit. des charte-parties; il sera ajouté simplement ici, que ce privilege est préférable à tout autre, même à celui du vendeur des marchandises à terme ou sans terme, & au droit qu'a le propriétaire de suivre par-tout sa chose qui lui a été volée; c'est-à-dire, que nul ne pourra réclamer les marchandises sujettes au fret, qu'à la charge de le payer, à l'exemple du propriétaire de maison, dont le privilege pour ses loyers sur les meubles qui ont occupé sa maison, ne souffre aucune exception, préférence ni concurrence.

Mais en seroit-il de même dans le cas de l'art. 6 ci-dessus, qui permet de retirer les marchandises chargées avant le départ du vaisseau, en payant simplement la moitié du fret, ou dans celui de l'article 8 qui veut que le fret entier soit payé des marchandises retirées du navire pendant le voyage? C'est-à-dire, dans l'un ou l'autre cas, le vendeur de la marchandise, ou celui à qui elle a été volée par le chargeur, ne pourra-t'il la réclamer sans payer tout de même le fret en entier ou pour moitié, sauf son recours?

La question pour le premier cas est prévue par l'auteur des notes sur l'art. 19 des Jugemens d'Oleron, note 5, pag. 81; & il décide avec raison, ce me semble, que le réclamateur ne fera nullement tenu du dédommagement du maître; non à cause que *res aliena pignori dari non potest*; car cette raison pour prouver trop ne prouve rien, attendu que l'on pourroit s'en servir tout de même, pour conclure qu'après le voyage consommé les marchandises pourroient être réclamées par le vendeur sans payer le fret, ce qui seroit absurde; non encore parce que *duplici damno affici non debet, ne vulnus geminetur afflictis*, axiome qui est sans application à l'espece; mais parce que dans la réalité le maître n'a pas encore gagné aucune partie du fret, & que ce n'est qu'un

simple dédommagement qui lui est dû. Or il ne peut le prétendre que contre celui qui le doit personnellement sans pouvoir l'étendre sur la chose, qu'autant qu'elle appartient à son débiteur; à joindre que dans l'hypothèse on ne doit pas supposer beaucoup de retardement, puisque le droit de suivre la chose volée, ou vendue sans jour & sans terme, doit être exercé avec toute diligence, sur peine de perte du privilège; sur quoi on peut voir le Commentaire de la Coutume de la Rochelle, art. 60, n. 17 & suiv.

Dela naît une distinction pour la solution du cas de l'art. 8; cela veut dire que le vendeur réclamant & retirant sa marchandise pendant le voyage, ne devra payer le fret qu'à raison du voyage avancé, sauf son recours contre son débiteur pour se faire rembourser de ce qu'il aura payé; & que pour le surplus du fret, le maître n'aura qu'une action personnelle contre le marchand chargeur.

Mais dans l'un & l'autre cas le réclamateur supportera toujours les frais de la décharge de ses marchandises & du retardement que cette opération occasionnera, sauf son recours également contre son débiteur.

Il est étonnant que cet article ne fasse subsister le privilège du fret sur les marchandises qui le doivent, que tant qu'elles seront dans le vaisseau, sur des gabarres ou sur le quai, ou quinzaine après leur délivrance, à l'effet que le maître puisse les suivre dans les magasins durant tout ce temps-là pour y exercer son privilège, sur-tout l'art. 2, tit. 12 du liv. premier, lui accordant un an pour demander le payement son fret.

En tout cas, cela prouve combien peu on doit faire attention au prétendu usage qui diffère le payement du fret jusqu'à trois mois, dans les voyages de long cours; (car pour ce qui est de ceux au cabotage, le payement du fret s'est toujours fait sans aucun délai) puisqu'en laissant subsister cet usage, le maître perdrait le privilège attaché à son fret.

Mais ce que l'article ajoute, *pourvu qu'elles n'ayent point passé entre les mains d'un tiers*, est de règle & conforme à la maxime générale du pays coutumier, *meubles n'ont suite étant en tierce main*, au sujet de laquelle maxime on peut voir les Commentateurs de la coutume de Paris sur les articles 170, 176 & 177., & celui de la coutume de la Rochelle, art. 60.

Au surplus, hors le cas de l'exception qui termine cet article, il n'est pas douteux que le maître ne conserve le privilège de son fret sur les marchandises qui le doivent, tant qu'elles sont dans la possession du débiteur, sur-tout s'il a demandé le payement de son fret dans la quinzaine de la délivrance des marchandises; ou sans cela même, s'il a pris la précaution de les faire saisir conservatoirement, soit dans les gabarres ou sur le quai; soit dans les magasins où elles ont été portées. Mais on ne voit point de contestations s'élever à ce sujet; le fret dans la pratique est regardé comme une dette si privilégiée, qu'il ne s'est présenté aucun cas où l'on ait prétendu le faire perdre, faute d'avoir été demandé dans le temps déterminé par cet article pour l'exercice de son privilège. Si l'on s'est défendu du payement, ce n'a jamais été que lorsqu'on a soutenu que les marchandises étoient avariées par le fait du maître; & ce n'est pas en cela seulement qu'on peut faire honneur aux négocians de cette ville, de la façon unie & pleine de candeur avec laquelle ils font leur commerce.

Il ne fera pas peut-être indifférent d'observer, que le privilège du fret s'exerce,

tantôt distributivement & tantôt collectivement sur les marchandises qui y sont sujettes. Il se prend distributivement, dans ce sens, qu'il est limité aux effets contenus dans chaque connoissement, sans extension d'un connoissement à un autre, quoique les effets énoncés dans tous ces connoissemens doivent être délivrés à la même personne.

Ainsi s'il y a deux connoissemens séparés, l'un pour des futailles d'indigo, l'autre pour des barriques de sucre, & que les futailles d'indigo aient été vendues par celui à qui elles ont été adressées sans en avoir payé le fret; non-seulement le maître ne pourra inquiéter l'acheteur pour le payement du fret de ces indigos, suivant la clause finale de notre article; mais encore il ne pourra demander le payement de son fret par privilege sur les sucres, sous prétexte qu'ils ont été délivrés à la même personne, attendu qu'il s'agit de deux connoissemens différens, qui par conséquent n'ont rien de commun entr'eux, & la maxime, *limitata causa habet limitatum effectum*; au moyen de quoi le privilege n'aura lieu sur les sucres que pour le fret particulier qu'ils doivent, & *vice versa*.

Mais pour peu qu'il restât des indigos & des sucres à vendre, le privilege du fret s'exerceroit distributivement sur le reste; savoir des indigos sur les indigos, & des sucres sur les sucres, jusqu'à épuisement de leur prix, sans qu'on fût recevable à réduire le privilege du fret par proportion, en comparant ce qui resteroit des marchandises, avec ce qui en auroit été vendu, parce que ce reste de marchandises doit solidairement le fret, comme la totalité le devoit.

De même, & c'est ici l'exercice du privilege pris dans le sens collectif. Si un seul & même connoissement contient des indigos & des sucres, quoique le fret en soit réglé différemment; ce n'est toujours qu'un seul connoissement; au moyen de quoi tous les effets contenus dans ce connoissement sont solidairement affectés au payement du fret. En telle sorte que la vente d'une partie de ces indigos, & n'empêchera nullement qu'il ne soit payé par privilege sur les sucres, comme le fret particulier dû par les sucres & *vice versa*. Tout cela dépend du même principe fondé sur la distinction ci-dessus, de l'unité ou de la diversité des connoissemens: Sentence conforme de l'Amirauté de Marseille du 29 Octobre 1748, confirmée par Arrêt du mois de Juin 1749.

Ou sur le quai; c'est que dans la regle ordinaire, les marchandises doivent être livrées au quai aux marchands chargeurs; mais voir sur cela ce qui se pratique au port de la Rochelle, *infra*, liv. 3, tit. 7 des avaries, art. 4.



ARTICLE XXV.

NE pourront les marchands obliger le maître de prendre pour son fret, les marchandises diminuées de prix, gâtées ou empirées par leur vice propre ou par cas fortuit.

Les principes du droit, & l'équité concourent pour appuyer cette décision, que le fret n'est pas moins dû en entier, quoique les marchandises soient diminuées de prix par les révolutions du commerce, ou qu'elles soient gâtées & empirées par leur vice propre, puisqu'il n'y a rien en cela du fait du maître, ni qui ait quelque chose de commun avec lui & son navire; *res perit domino*, art. 10, chap. 7 du Guidon.

Et cela est d'une justice si évidente, que non-seulement le dommage arrivé aux marchandises de cette manière, n'est qu'une avarie simple, art. 5, tit. des avaries; mais encore que le prêteur à la grosse & l'assureur n'en sont pas tenus, art. 12, tit. 5, art. 29, tit. des assurances.

Il ne seroit donc pas naturel en pareil cas que le marchand chargeur fût recevable à demander au maître une diminution du prix du fret.

La circonstance la plus favorable au marchand chargeur, seroit celle d'une paix subite & imprévue, qui seroit tout-à-coup baisser de moitié le prix des marchandises, comme nous l'avons vu arriver au moment de la paix conclue à Aix-la-Chapelle en 1748 : paix qui fera pour la postérité un monument éternel de la modération & de la magnanimité de notre invincible Monarque Louis XV; & paix néanmoins que les Anglois, jaloux de notre bonheur, ont si injustement enfreinte.

A l'occasion de la guerre, le prix des sucres, des indigos & des autres effets de l'Amérique, avoit augmenté considérablement à cause de la difficulté du transport, & par la même raison le fret avoit doublé. Avant l'armistice ou la cessation des hostilités, des vaisseaux en quantité, se trouverent chargés dans nos colonies aux prix courans du fret alors qui étoit excessif; & à leur arrivée en France, les marchandises par la seule révolution de la paix se trouverent tellement baissées de prix, qu'il ne suffisoit pas quelquefois pour le paiement du fret.

C'est assurément le cas où il paroïssoit juste de demander une réduction du fret; mais à cause de la disposition de cet article, on n'osa pas soutenir la question, d'autant plutôt que les propriétaires & les maîtres de navires opposoient que lors de la déclaration de la guerre, le fret qu'ils avoient stipulé auparavant n'avoit pas augmenté, quoique le prix des marchandises eût aussi-tôt doublé, & qu'ainsi on ne devoit pas leur envier l'indemnité qu'ils retrouvoient actuellement, par l'événement de la paix, qui n'avoit pas plus été prévue que la déclaration de guerre.

Effectivement il n'y auroit rien eu à dire à cela, si ces mêmes propriétaires de navires, n'eussent pas obtenu contre leurs assureurs, par Arrêts du Conseil d'État du Roi des 16 Juillet 1748 & 18 Janvier 1749, une diminution de la prime d'assurance, à l'occasion de laquelle le prix du fret avoit augmenté. Mais

après avoir ainsi obtenu une diminution qui leur paroïssoit juste sur la prime d'assurance, ils avoient tort de ne pas reconnoître juste tout de même la diminution qui leur étoit demandée sur le fret. Cependant parce qu'il n'y avoit que le Roi qui pût déroger à la loi, en faveur des marchands chargeurs comme en faveur des assurés, & que les marchands chargeurs négligerent de se pourvoir à l'exemple de ceux-ci, ils furent contraints de payer le fret sur le pied de la convention.

Après cet exemple on ne mettra plus vraisemblablement en question, si sous prétexte d'une subite & considérable diminution dans le prix des marchandises, on peut demander une diminution du prix du fret,

Il en fera de même aussi dans le cas que les marchandises se trouveront simplement avariées, ou par leur vice propre ou par cas fortuit, puisque cet article y est précis.

Mais s'ensuit-il delà que le marchand chargeur soit également exclus du droit d'abandonner sa marchandise au maître, pour demeurer quitte envers lui du payement du fret ?

Il faut avouer que l'affirmative résulte évidemment de la disposition de cet article & du suivant. De cet article, en ce qu'il parle du cas fortuit indistinctement, ce qui comprend nécessairement le naufrage comme tous les autres accidens maritimes; & du suivant en ce qu'il exprime le cas unique, où les marchands chargeurs peuvent abandonner leurs effets pour le fret.

Mais il faut convenir aussi, que cette décision est trop rigoureuse pour compatir avec l'équité. L'idée naturelle que l'esprit se forme de la convention pour le fret, est qu'elle a pour objet que les marchandises qui doivent être chargées, en conséquence, que ces marchandises sont l'unique gage du fret, & par conséquent que ce n'est que sur ces mêmes marchandises que le payement du fret peut être exigé. D'où il s'ensuit qu'en quelque cas que ce soit le marchand chargeur doit être quitte du fret en abandonnant ses marchandises. C'est aussi l'avis de *Casa Regis*, *disc.* 22, n. 46, & *disc.* 23, n. 86 & 87.

Si cela est juste dans le cas de l'article suivant, pourquoi cela ne le seroit-il pas de même dans tous les autres cas ? Où seroit la raison de différence ? Que les marchandises soient tellement diminuées de prix, gâtées ou empirées par leur vice propre, par des coups de mer, naufrage ou autre cas fortuit, qu'elles ne puissent plus supporter le fret, ou que cela vienne de ce que les futailles qui renfermoient des liqueurs ont coulé, de manière à se trouver presque vuides, n'est-ce pas la même chose ? Et alors n'est-ce pas le cas de dire, *ubi eadem ratio ibi idem jus statuendum* ?

En fait de naufrage, d'ailleurs, il est décidé *suprà*, art. 18, que le fret n'est pas dû lorsque les marchandises sont perdues : or comme on l'a observé sur le même article, lorsque les marchandises sont tellement avariées par le naufrage que celui à qui elles appartiennent ne peut pas en retirer de quoi payer le fret, n'est-ce pas pour lui comme si elles étoient totalement perdues par le fait seul du naufrage ? Si donc il n'avoit pas la faculté d'abandonner ces marchandises pour se dispenser d'en payer le fret, sa condition seroit plus facheuse & plus dure que si tout eût péri sans ressource, & c'est ce que l'équité naturelle ne permet pas de goûter.

Cependant à cause de la disposition de l'Ordonnance, l'opinion commune

est que l'abandon des marchandises au maître n'est pas recevable pour s'exempter de lui payer son fret. Mais aussi parce qu'il répugne que le marchand chargeur en pareil cas, paye le fret des marchandises dont il ne peut rien retirer, soit par le peu de valeur où le naufrage les a réduites, soit parce que cette valeur est absorbée par les frais du sauvement; on a imaginé un expédient, qui est de ne pas obliger le marchand chargeur, en pareille circonstance, à réclamer ses marchandises, au moyen de quoi il se trouve quitte du fret. En effet, on n'a jamais vu en pareil cas que le maître se soit pourvu en paiement de son fret contre les marchands chargeurs qui n'ont pas réclamé leurs marchandises naufragées.

Sur ce plan, la question de savoir s'ils payeront le fret ou non, dépend donc uniquement du point de savoir aussi dans le fait, s'ils réclameront leurs marchandises, ou s'ils les laisseront dans les mains de la Justice. Et comme ils ne peuvent être contraints de les réclamer, n'est-ce pas leur permettre indirectement d'en faire l'abandon? Car enfin ils ne les réclameront qu'autant qu'ils croiront y trouver du bénéfice, les frais de justice & le fret payés.

Il seroit donc plus court, puisque cela revient au même, de les admettre tout uniment à en faire l'abandon direct; & comme, dans tous les cas où les marchandises ne valent pas le fret, par quelque événement que ce soit, pourvu toutefois que lors du chargement elles fussent de nature à le supporter & au-delà, la raison paroît la même; je les admettrois volontiers également à en faire l'abandon par ce principe déjà posé, que suivant la nature du contrat d'affrètement, le fret ne doit pas s'étendre au-delà de la valeur de la marchandise, si la disposition de notre article n'y étoit opposée, & s'il ne falloit pas une loi nouvelle pour l'interpréter de la manière que je le propose; c'est-à-dire, pour lui faire décider simplement, qu'en aucun cas le marchand chargeur ne pourra demander la diminution du prix du fret; mais qu'il lui sera libre aussi dans tous les cas d'abandonner ses marchandises pour le fret.

La question de savoir si le marchand chargeur est recevable à offrir au maître des marchandises à estimation, au lieu d'argent pour le paiement de son fret, est inutile, parce qu'il est de règle que, *aliud pro alio non datur invito creditore*. Ainsi le maître peut sans difficulté, demander son paiement en argent, & mettre à exécution le jugement de condamnation qu'il aura obtenu en conséquence, sauf à lui à faire vendre des marchandises jusqu'à concurrence de son dû, comme dans l'espèce de l'article 17 ci-dessus.



ARTICLE XXVI.

SI toutefois les marchandises mises en futailles, comme vin, huile, miel & autres liqueurs, ont tellement coulé que les futailles soient vuides ou presque vuides, les marchands chargeurs les pourront abandonner pour le fret.

APRÈS ce qui vient d'être observé sur l'article précédent, il reste peu de chose à dire sur celui-ci, qui paroît avoir été tiré du Guidon, chap. 7, art. 11, dans Cleirac, pag. 285.

Le Consulat, après avoir décidé le contraire, ch. 202, veut néanmoins, ch. 234, que s'il s'agit d'un chargement de poterie, le fret ne soit dû que de ce qui s'en trouvera entier; sauf à faire supporter au maître les dommages & intérêts, si c'est par sa faute que les vases ont été brisés & rompus.

Soit que le Commentateur ait senti la contradiction que cet article paroît avoir avec le précédent, ou non, c'est toujours mal de justifier de sa part, lorsqu'il insinue que c'est parce que tout cela est présumé être arrivé par le fait du maître ou de son équipage; attendu que dans cette supposition, non-seulement le maître n'auroit pas de fret à prétendre, mais même qu'il seroit tenu des dommages & intérêts du marchand chargeur, sur lesquels dommages & intérêts néanmoins il devroit lui être fait raison du fret, puisque sans cela le marchand gagneroit aux dépens du maître. Sentence de l'Amirauté de Marseille du 10 Juin 1750, au rapport de M. Emerigon.

Il est donc évident que ce coulage des liqueurs, est supposé procéder d'une cause étrangère au maître & aux gens de son équipage. Et comme l'article ne distingue point non plus, si ce coulage extraordinaire provient du vice de la futaille, ou de cas fortuit, il faut conclure que de manière ou d'autre, les futailles étant presque vuides, l'abandon en pourra être fait pour le fret. Et cette interprétation peut d'autant moins être rejetée, que cet article est une exception du précédent qui comprend expressément & sans distinction, le dommage arrivé par le vice propre de la chose, & celui provenant du cas fortuit.

C'est aussi ce qui a fait dire sur l'article précédent, que l'on ne concevoit pas pourquoi l'abandon étoit permis par le présent article, & qu'il étoit rejeté dans l'autre.

Quoique le sucre ne soit pas proprement une liqueur, comme il est néanmoins sujet à couler extraordinairement, sur-tout en cas de naufrage, il convient d'y appliquer la disposition de cet article, la raison étant la même.

Au reste, si cet article n'exige pas que le marchand chargeur avertisse le maître des marchandises sujettes à coulage, comme l'art. 31 du tit. des assurances, le prescrit à l'égard des assureurs, c'est que le maître ne peut pas ignorer les choses sujettes à coulage chargées dans son bord.

ARTICLE XXVII.

FAISONS défenses à tous courtiers & autres, de sous-fréter les navires à plus haut prix que celui porté par le premier contrat, *à peine de cent livres d'amende, & de plus grande punition s'il y échet.*

ON sent de quelle conséquence il étoit de défendre à tout affréteur de sous-fréter à plus haut prix que celui pour lequel il avoit fait son affrètement, pour empêcher les monopoles, & que des gens adroits ne s'emparaient de tous les navires à fréter, pour rançonner ensuite ceux qui n'auroient que quelques partis de marchandises à charger.

Cette défense, au reste, n'a point été nouvellement introduite par cet article; elle avoit déjà été portée par un Jugement célèbre de l'Amirauté de Bordeaux, en date du 21 Mars 1654, rapporté avec l'espece sur laquelle il fut rendu, par l'auteur des notes sur la juridiction de la marine, art. 17, note 6, pag. 416 & 417, d'où le Commentateur de notre article a tiré tout ce qu'il a dit à ce sujet, & toutes les autorités dont il s'est servi, sans en avertir suivant sa mauvaise coutume.

Comme il est défendu aux courtiers par l'art. 68, titre des assurances, de prendre aucun intérêt directement ni indirectement dans les polices d'assurances, & que par l'art. 13 du titre qui les concerne, qui est le septième du livre premier, il leur est en outre défendu de faire aucun négoce pour leur compte, il s'ensuit qu'ils ne peuvent tout de même affréter un navire pour leur compte; & qu'ainsi cet article en leur faisant défenses de sous-fréter à plus haut prix, entend qu'ils ne le pourront pas plus au profit de ceux pour qui ils travailleront, que pour eux-mêmes.

A peine de cent livres d'amende. A cause de l'importance de l'objet, il ne doit pas être permis aux Juges de modérer cette amende, d'autant plutôt que l'article ajoute, *& de plus grande punition s'il y échet.*

Ce n'est pas, comme le prétend le Commentateur, que cette punition doive s'étendre à la peine corporelle, puisque l'Ordonnance ne le dit pas, comme elle le dit en quantité d'autres occasions. Mais enfin cette punition doit être autre chose que la condamnation à une plus grosse amende; comme suspension des fonctions du courtier pendant un certain temps; & en cas de récidive, la destitution ou l'interdiction totale, aux termes dudit art. 68, du titre des assurances. Nouvelle preuve qu'il ne s'agit pas ici d'une punition corporelle, si ce n'est qu'après une ou deux récidives, il ait été expressément fait défenses au prévaricateur de retomber dans le même cas, sur peine d'être procédé extraordinairement contre lui.



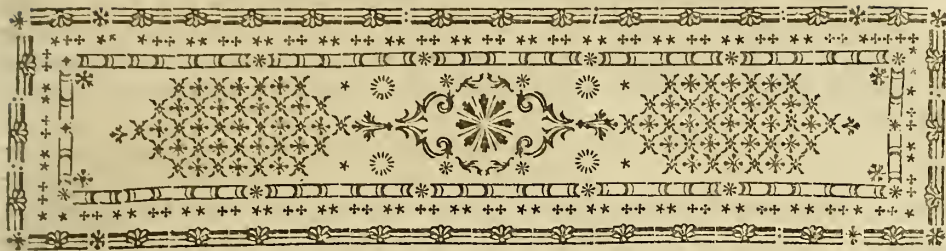
ARTICLE XXVIII.

POURRA néanmoins, l'affrèteur prendre à son profit le fret de quelques marchandises pour achever la charge du navire qu'il aura entièrement affrété.

IL est entendu que ce sera au même prix, sans augmentation du fret; & alors il n'y a rien à dire, le public n'ayant pas droit de se plaindre; & au contraire ne pouvant pas gagner à la permission donnée à l'affrèteur de prendre à son profit le fret de quelques marchandises pour achever la charge du navire.

Quoique l'article dise, *quelques marchandises*, il ne s'agit pas de presser rigoureusement ces termes, rien n'empêchant l'affrèteur de prendre à fret beaucoup plus de marchandises qu'il n'en chargera pour son compte, & même de sous-fréter entièrement le navire, en mettant un autre à sa place. *Leg. nemo prohibetur 6^a. cod. de locato & conducto*, art. 10 de l'Ordonnance de Wisbuy. Loccenius, *de jure maritimo*, lib. 3, cap. 4, n. 7, fol. 256. Kuricke, question 21, fol. 877, pourvu que tout cela se fasse au même prix, & de manière qu'un marchand chargeur ne paye pas plus qu'un autre, ou en tout cas, sans augmentation de fret en général : c'est ce qui résulte manifestement du précédent article.





T I T R E I V.

De l'engagement & des loyers des Matelots.

CE titre a une relation si naturelle à celui des matelots, qu'il semble que des deux on auroit dû n'en faire qu'un.

En quoi ils diffèrent, c'est que le premier ne traite que des devoirs des matelots & des peines auxquelles leur infraction les expose, au lieu que celui-ci n'a presque pour objet que de déterminer les cas où les matelots gagnent leurs loyers en tout ou partie.

A R T I C L E P R E M I E R.

Les conventions des maîtres avec les gens de leur équipage, seront rédigées par écrit, & en contiendront toutes les conditions, soit qu'ils s'engagent au mois ou au voyage, soit au profit ou au fret, sinon les matelots en seront crus à leur serment.

IL a été observé sur le titre des matelots, qu'ils n'ont pas toujours la liberté de s'engager, & qu'il y a des précautions à prendre à cet égard de la part des capitaines & propriétaires des vaisseaux marchands.

Il a été aussi observé sur l'article premier du même titre, que par l'article 18 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique, il étoit défendu d'engager un matelot dépourvu d'un certificat favorable du dernier maître qu'il avoit servi, & il a été ajouté que cette précaution si sage dans ce temps-là, est devenue inutile depuis l'enrôlement des matelots sur les registres des classes.

Il s'agit ici de la forme & des conditions de leur engagement.

Le maître, par l'art. 5, titre premier du livre 2, étant autorisé à faire l'équipage de son navire, à choisir & louer le pilote, le contre-maître, les matelots & compagnons, toutefois de concert avec les propriétaires, lorsqu'il est dans le lieu de leur demeure, celui-ci ne lui attribue aucun droit nouveau, en parlant des conventions qu'il peut faire avec les gens de son équipage pour leurs loyers, parce qu'il est entendu tout de même qu'il ne contractera non plus avec eux que de l'aveu & du consentement des propriétaires s'ils sont sur le lieu. V. *notata* sur ledit article 5.

Q q q q ij

Des quatre sortes d'engagemens des matelots exprimés par cet article, celui au voyage; c'est-à-dire, moyennant telle somme à forfait, pour tout le voyage, ne se pratique plus; ou du moins il est aussi rare que les affrètemens à tant par mois, comme il a été observé sur l'article 5 du titre des chartes-parties.

L'engagement au mois est le plus usité, & le seul même qui s'observe pour les voyages de long cours. Il est étonnant que le Commentateur ait pu penser que cet engagement ne duroit qu'un mois, après lequel le matelot étoit libre & pouvoit quitter le service. Il n'est personne qui ne sache que cela veut dire que le matelot doit gagner tant par mois, durant tout le voyage, qu'il est obligé de servir, sans pouvoir quitter le navire sous les peines portées par l'art. 3, tit. 7, liv. 2 ci-dessus.

L'engagement du matelot au profit ou à la part, regarde ou l'armement en course en temps de guerre, ou un voyage entrepris pour la pêche, soit de la morue sur le banc de Terre-neuve, soit du poisson frais sur les côtes.

Enfin l'engagement au fret, qui n'est usité que dans la navigation au cabotage, est une convention aux termes de laquelle les matelots participent au fret que gagne le navire.

Dans ces deux dernières sortes d'engagemens des matelots, c'est une espèce de société que les gens de l'équipage contractent avec le propriétaire & le maître du navire; & c'est à ce sujet qu'il est intéressant de rédiger les conventions par écrit, pour éviter que les matelots n'en soient crus à leur serment aux termes de cet article.

Cependant c'est une précaution assez souvent négligée, parce qu'il y a un usage reçu, qui sert naturellement de règle pour ces sortes d'engagemens; & cet usage qui tient lieu de titre, a tellement force de loi, que ni le propriétaire du navire, ni le maître, ni les gens de l'équipage ne sont pas recevables à proposer aucune convention contraire, si elle n'est prouvée par écrit.

Ainsi dans la pratique actuelle, le matelot, à défaut de convention par écrit, n'est cru à son serment qu'autant que le propriétaire ou le maître allègue une convention verbale, contraire à l'usage. Et si de son côté il soutenoit avoir fait une convention, contraire aussi à l'usage, ce ne seroit nullement son serment qu'il faudroit prendre en ce cas, mais celui du propriétaire ou du maître: dans tous ces cas, au reste, la preuve par témoins n'est pas recevable. Ainsi jugé à l'Amirauté de Marseille au mois de Janvier 1750, excepté en cas de contestation entre le maître & les gens de l'équipage d'un navire étranger, parce que notre Ordonnance n'a pas lieu à l'égard des étrangers: jugé tout de même à Marseille le 23 Juillet 1748.

De tout temps l'engagement au fret ou à la part du fret, a été pratiqué, comme il résulte des art. 8 & 16 des Jugemens d'Oleron. On accordoit aux matelots anciennement, ou telle part dans le fret, ou la faculté de charger tant de tonneaux ou quintaux de marchandises sans en payer le fret, ce qui s'appelloit *l'ordinaire*, ou *portées des marins*; & lorsque l'engagement étoit à la part du fret, cela s'appelloit à *maréage*, art. 19 desdits Jugemens d'Oleron.

Mais alors ils n'avoient que cela pour tous loyers outre la nourriture. Dans la suite on leur donna des loyers en argent outre leur ordinaire, & cet ordinaire fut fixé par l'article 55 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique;

savoir, pour le maître & le pilote, à 12 barrils pour chacun, les 12 barrils faisant un lest ou last, valant 2 tonneaux; pour les autres officiers, à 6 barrils, & pour les matelots, à 4 barrils aussi pour chacun. Actuellement l'engagement au fret n'est qu'à la part du fret, tel que le navire le pourra faire; & outre cela chacun reçoit, avant le départ du bourgeois ou propriétaire du navire, une certaine somme suivant le rang qu'il tient dans le navire, laquelle somme lui est acquise sans répétition, quelque soit le sort de la navigation.

L'engagement au voyage, à forfait ou au mois, est aussi de l'ancienne pratique. Notes sur ledit article 8 des Jugemens d'Oleron, n. 34. Mais l'engagement à la part du profit est d'institution assez moderne.

Dans l'engagement pour la course, on ne manque guere d'en passer un contrat qui règle le temps de la course & les gages ou avances d'un chacun, avec la part qu'aura l'équipage dans le net produit des prises qui se feront; car comme il y a beaucoup de risque à ce métier-là, il y a toujours des gages pour le capitaine & pour le reste de l'équipage, aussi-bien que pour les soldats & volontaires; & ces gages sont toujours acquis, quoique la course soit tout-à-fait infructueuse.

S'il n'y a pas de convention pour le partage des profits de la course, les deux tiers appartiendront, suivant l'art. 33 du titre des prises, *ubi vide*, à ceux qui auront fourni le vaisseau avec les munitions, armement & vituailles, & l'autre tiers au capitaine, aux officiers, & aux matelots & soldats, suivant le grade d'un chacun. Le temps de la course est ordinairement de trois ou quatre mois.

Dans l'engagement à la part du profit de la pêche de la morue, l'usage est aussi de partager le profit, de manière qu'il y en a les deux tiers pour le propriétaire du navire, & l'autre tiers pour le maître & le reste de l'équipage. Outre cela chacun reçoit une somme avant le départ pour lui tenir lieu de gages en argent; & cette somme qui va ordinairement au tiers de ce que le matelot auroit eu de gages pour tout le voyage, s'il n'étoit pas à la part, lui est également acquise sans retour.

A l'égard de la pêche du poisson frais, il n'y a point de gages en argent, & le temps que dure cette société est ordinairement de trois mois.

Une règle commune à toutes ces sortes d'engagemens, est que le matelot doit absolument servir tout le temps du voyage, ou s'il ne s'agit pas de voyage, tout le temps réglé pour la société, par la convention, ou par l'usage. Au surplus, à défaut de convention par écrit, c'est toujours l'usage qui décide; de sorte que si le matelot proposoit quelque convention dérogeant à l'usage, il ne seroit pas cru, il faudroit qu'il en fit preuve par écrit.

Le seul cas où le matelot pourroit être cru aux termes de cet article, outre celui qui a été remarqué sur l'article 4, titre 7, livre 2, ce seroit pour le *quantum* de ses loyers étant engagé au voyage ou au mois, soit pour un voyage de long cours ou tout autre. Mais sur le pied que sont les choses aujourd'hui, il n'y a pas lieu de prendre son serment à cet égard; car ou le matelot a passé en revue & a été employé sur le rôle d'équipage, ou cela n'est pas encore fait. S'il a passé en revue, le rôle d'équipage fixe ce qu'il doit gagner par mois ou autrement, sans qu'il lui soit permis d'alléguer aucune convention contraire, & rien n'est plus juste, sur-tout pour le remplacement

des matelots aux isles de l'Amérique, où il est arrivé souvent que des matelots exigeoient des sommes exorbitantes du capitaine, qui ne pouvant faire mieux, leur promettoit tout ce qu'ils demandoient. Quoiqu'il en soit, la regle est depuis plusieurs années, que c'est le rôle d'équipage qui fixe les salaires des gens de mer; & cette regle déjà établie par l'article 18, tit. 6 de l'Edit du mois de Juillet 1720, concernant les invalides, dont l'exécution avoit été recommandées par les lettres de M. le Comte de Maurepas, des 7 Janvier & 30 Décembre 1745, a été confirmée en dernier lieu par le Règlement général concernant la police & la discipline des équipages des navires expédiés pour les colonies de l'Amérique, en date du 11 Juillet 1759, qui, article 31, porte expressément qu'il n'y a que lesdits rôles d'équipages *qui puissent servir de titre sur les prétentions des gens de mer, pour raison de leurs salaires.* Ce Règlement est rapporté sur l'article 3 du titre des matelots.

S'il n'a pas encore passé en revue, & qu'il ne veuille pas convenir de la somme pour laquelle le propriétaire ou le maître soutient qu'il s'est engagé avec lui, alors ou l'engagement est résolu d'un consentement réciproque, ou les parties vont devant le Commissaire, qui regle les gages eu égard aux circonstances du temps & à ce que gagnent les autres matelots, qui conviennent de la solde qu'ils ont stipulée.

Par ces divers arrangemens, on peut dire qu'il n'y a plus en quelque sorte de cas, où le matelot doive, suivant notre article, être cru sur son serment: c'est le rôle d'équipage, ou l'usage, qui sert à décider toutes les contestations qui peuvent s'élever sur les conditions de l'engagement, tant des matelots à l'égard du maître, que du maître lui-même avec le propriétaire du navire.

Mais il faut prendre garde qu'il ne s'agit là que des conditions de l'engagement, ou du *quantum* des loyers. S'il n'étoit question que du paiement des loyers, & que le maître soutint les avoir payés, il seroit naturel alors de lui déférer le serment dans le cas où il auroit eu droit de les payer, hors la présence du Commissaire aux Classes; parce que alors on seroit dans les termes du droit commun. Sentence de l'Amirauté de Marseille, du 21 Mai 1748. Pour la maniere de payer les loyers. V. *infra*, art. 10.

Le Commentateur s'est assez étendu sur l'âge qu'il faut avoir pour être réputé matelot, & sur l'âge après lequel il ne peut plus être contraint de servir; mais tout cela inutilement, puisqu'il ne s'agit ici que d'un engagement volontaire dans le principe. Ainsi sans avoir égard à l'âge, dès que quelqu'un a été agréé pour matelot par le maître, il doit être reconnu tel, & le matelot qui s'est engagé en cette qualité, doit nécessairement accomplir son engagement sans pouvoir s'excuser sous prétexte qu'il est d'un âge trop avancé, s'il n'est pas d'ailleurs infirme. L'observation du Commentateur ne peut servir que pour le cas où le matelot seroit commandé par le Commissaire pour le service du Roi; mais alors il faut que le matelot cesse de servir sur les vaisseaux marchands, autrement, & tant qu'il continuera le service, il sera sujet à être commandé pour servir sur les vaisseaux du Roi.



ARTICLE II.

LEs matelots ne pourront charger aucune marchandise pour leur compte, sous prétexte de *portée*, ni autrement, sans en payer le fret, s'il n'en est fait mention dans leur engagement.

LE Commentateur n'a point du tout entendu cet article, qui est applicable au maître & aux autres officiers aussi-bien qu'aux matelots. Il en faut dire autant de la plupart des autres articles de ce titre, rendus communs par l'article 21 aux officiers & aux matelots; de sorte qu'il n'y a d'exception à faire que des articles où les matelots sont mis en opposition avec le maître.

Ce n'est donc pas aux matelots seuls qu'il est défendu, par cet article, de charger aucune marchandise pour leur compte, sous prétexte de *portée* ni autrement, sans en payer le fret, s'il n'y a convention contraire. La défense regarde également les officiers, & le maître même, parce que le fret appartient au propriétaire du navire, & que tout ce qui est chargé dans le navire, est de droit sujet au payement du fret.

Ce mot *portée*, rappelle l'usage ancien qui accordoit aux matelots & autres gens de l'équipage la faculté de charger une certaine quantité de marchandises dans le navire, avec exemption du fret, ce qui s'appelloit comme il a été observé ci-dessus, *l'ordinaire* ou *les portées des mariniers*. Mais dans le principe ils n'avoient pas d'autres gages; & si dans la suite il leur fut donné des gages, comme ils étoient modiques, cet *ordinaire* étoit juste & légitime comme étant le supplément des gages. Mais parce qu'il en résultoit des abus, & que cela occasionnoit presque toujours des discussions entre le propriétaire & les gens de l'équipage, on s'accoutuma à stipuler dans les contrats d'engagement, que les matelots n'auroient plus *l'ordinaire* ou leurs *portées* anciennes, au moyen des gages pleins, qui leur étoient accordés; & c'est cet usage substitué au premier, que l'Ordonnance a confirmé dans cet article.

Sa disposition est maintenant assez exactement observée par rapport aux matelots & aux simples officiers-mariniers; ils n'ont plus de portées ni les uns ni les autres; il n'y a absolument que ce qui peut entrer dans le coffre d'un chacun qui soit exempt de fret; & comme cela ne peut jamais tirer à conséquence, les propriétaires des navires ne s'en plaignent pas.

En ce qui concerne le maître ou capitaine & les officiers-majors, la loi qui défend le chargement des marchandises sans en payer le fret, est bien également en vigueur contr'eux, excepté les marchandises qui peuvent entrer dans leur coffre; mais en s'engageant avec le propriétaire, ils ne manquent guère de stipuler, ce qu'on appelle *le port permis*, qui consiste dans la liberté que le propriétaire accorde à chacun d'eux, de charger une certaine quantité de tonneaux de marchandises avec exemption du fret, soit pour l'aller seulement, soit pour l'aller & le retour ensemble.

Il est à observer à ce sujet, que ce privilege est personnel à un chacun, de maniere qu'ils ne peuvent le céder à un tiers, comme les matelots avoient droit de le faire autrefois, du temps qu'ils n'avoient pas d'autres gages. Ce privilege s'entend aussi de façon, que s'ils manquent d'en user, ils ne peuvent en prétendre l'indemnité sur les effets de la cargaison, ni pour l'aller ni pour le retour; pourvu toutefois que le propriétaire ou l'armateur ne les ait pas empêchés de s'en servir en chargeant tellement le navire qu'ils n'ayent pas trouvé de place pour les marchandises de leur port permis. A cela près ils doivent s'imputer de n'avoir pas profité de leur port permis, sans pouvoir en prétendre l'indemnité.

Mais ce cas est rare, parce que lorsqu'ils n'ont pas de marchandises à charger pour leur compte personnel, ils en prennent de tierces personnes à *pacotille*; c'est-à-dire, à vendre à moitié profit, le capital prélevé sur le produit de la vente, en faveur de celui qui a fourni les marchandises.

L'usage de ces pacotilles, qui n'est pas fort ancien, est toléré, moins en faveur du commerce que pour l'utilité & l'avantage des gens de mer, quoique par-là ce soit autoriser le maître & les officiers qui ont le *port permis*, à céder indirectement leur privilege à un tiers. Jusques-là néanmoins le mal n'est pas grand; mais par la facilité qu'ont le maître & les officiers de concert entr'eux, de charger des marchandises à pacotille ou autrement, bien au-delà de leur port permis, à l'insu du propriétaire ou armateur, il arrive, non-seulement que le propriétaire est privé du fret de ces marchandises excédantes; non-seulement aussi qu'il ne peut pas à cause de cela charger toutes les marchandises qu'il avoit destinées pour la cargaison; mais encore que le maître & les officiers donnant leur principale attention à la vente des marchandises qui les intéressent personnellement, négligent la vente de celles de la cargaison, surtout si elles sont de la même espece, jusqu'à ce qu'ils se soient défaits des leurs. Heureux encore le propriétaire s'ils ne prennent pas pour eux les marchandises les mieux conditionnées de la cargaison, pour y substituer les leurs qui se trouvent défectueuses ou de moindre valeur.

En un mot les prévarications dans ce genre, jointe à d'autres que l'on peut reprocher aux capitaines & officiers, sans qu'il y en ait de preuves suffisantes pour leur en faire subir la peine, sont si fréquentes, qu'il est des armateurs propriétaires qui, par cela seul, indépendamment des autres malheurs du commerce, ont renoncé à la navigation; tandis que d'autres armateurs ou propriétaires, ou qui ne le sont que pour une petite partie, favorisent eux-mêmes le commerce de la pacotille, au préjudice des autres intéressés à l'armement, en donnant des pacotilles considérables au maître & aux officiers, avec exemption de fret. Mais ces armateurs, je les crois en ce cas, à raison de leur infidélité, sujets à la confiscation prononcée par l'article 28 du titre du capitaine, *suprà*, *ubi dixi*.

Ces inconvéniens méritent des considérations qui peuvent servir à prévenir contre l'auteur des observations ou questions sur le commerce du Levant. Cet auteur dont l'ouvrage est une brochure in-12 de 153 pages, imprimée à Marseille chez *Carapatia* en 1755, examinant dans la question cinquieme, s'il doit être permis aux capitaines & autres officiers des vaisseaux marchands,

de

de porter des marchandises au Levant pour leur compte; répond que » dé-
 » fendre cet usage, c'est gêner les conventions du commerce, renchérir le fret,
 » priver l'officier des avantages de son état, & diminuer la vente de nos den-
 » rées. D'ailleurs, ajoute-t'il, ces pacotilles ne sont guere que de petits objets
 » dont le détail est trop embarrassant pour entrer dans une grande cargaison,
 » & même pour être vendus avantageusement par un commissionnaire. Au
 » reste, continue-t'il, il n'en peut résulter d'autre inconvénient que celui de
 » vendre à meilleur marché, ce qui est l'unique moyen d'assurer la préférence
 » à nos denrées ».

C'est assurément présenter les pacotilles du beau côté; mais le portrait est flatté, & d'ailleurs les traits n'en sont pas bien assortis.

Après tout, l'usage des pacotilles pourroit n'être pas si nuisible au Levant qu'ailleurs aux armateurs.

1°. Parce que toutes les cargaisons y sont adressées à des facteurs établis dans les Echelles.

2°. Parce que le commerce du Levant étant ouvert à toutes les nations, nous avons intérêt que notre commerce y prévale.

C'est pour cela que je ne regarderois point comme une idée systématique la permission que l'auteur voudroit qu'on accordât aux François, d'introduire dans le Levant des marchandises & denrées étrangères pour l'assortiment; d'y porter de nos draps en telle quantité qu'ils jugeroient à propos, & d'y commercer librement, au moyen de la révocation qui vient d'être faite du privilège exclusif ci-devant accordé à Marseille.

Pour revenir au mauvais usage que font les officiers de leur port permis, sans lequel ils refusaient de s'engager avec le propriétaire, nonobstant les loyers considérables qui leur sont attribués par le rôle d'équipage, parce qu'aujourd'hui le luxe a tellement pénétré jusque parmi les gens de cette condition, que quelque gain qu'ils fassent dans leurs voyages, ils ont de la peine à soutenir leur faste; ce mauvais usage, dis-je, est allé si loin, que les propriétaires de navires ont cru devoir imaginer divers moyens pour tâcher de s'en garantir; mais ç'a été presque toujours sans succès, tant les maîtres & les officiers se sont familiarisés avec les gains extraordinaires.

De ces divers moyens, celui qui a paru le plus convenable, a été celui d'ôter tout port permis, avec stipulation de confiscation de toutes les marchandises qui se trouveroient avoir été chargées par le maître ou les officiers, sans l'aveu du propriétaire ou de l'armateur; moyennant quoi, ou on leur a attribué des gages plus considérables; ou pour tenir lieu d'augmentation de gages on leur a accordé tant pour cent sur la vente des marchandises de la cargaison. A l'égard des armemens pour Guinée, on leur a passé *tant* par tête de nègres qui seroient conduits aux isles, ou le droit de charger des marchandises pour la traite à leur profit; d'une quantité limitée de nègres. Mais ces précautions n'ont pas mieux réussi que les autres, sans compter qu'il étoit peu d'officiers qui voulussent se soumettre à ces conditions.

Il est arrivé même que nonobstant la soumission à la confiscation, les contrevenans ont plaidé pour éluder la confiscation, sous prétexte qu'ils avoient stipulé la permission de mettre dans leurs coffres les marchandises qui pourroient

y entrer, multipliant à cette occasion leurs coffres & y mettant des marchandises de la qualité la plus précieuse. Il s'en est trouvé enfin qui ont soutenu que la stipulation de la confiscation, ou étoit illicite, ou n'étoit que comminatoire, ou ne pouvoit nuire aux donneurs de marchandises en pacotille; ce qui le plus souvent a fait terminer à l'amiable ces sortes de discussions & toujours au désavantage de l'armateur.

Cependant rien de plus juste que de tenir la main à l'exécution de la stipulation de la confiscation, à l'exemple & par argument de l'art. 28 ci-dessus, tit. du capitaine, y ayant parité de raison; d'autant plutôt encore qu'elle est prononcée de plein droit avec punition, par l'art. 13 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique, même contre le maître qui aura chargé des effets du consentement de quelques-uns des propriétaires, dès qu'il l'aura fait sans l'aveu des autres. Et comme aujourd'hui les armemens pour les voyages de long cours sont tellement diminués, que les capitaines & autres officiers, dont plusieurs manquent d'emploi, ne sont plus à beaucoup près si difficiles sur les conventions de leur engagement, c'est le temps ou jamais de leur faire la loi; c'est-à-dire, de leur refuser tout port permis, en les faisant soumettre à la confiscation de toutes les marchandises qu'ils pourroient charger pour leur compte ou en pacotille, autres que celles qui entreront dans leurs coffres, qui n'excéderont pas le nombre de deux, sans que la peine puisse être réputée comminatoire.

Par-là les armemens devenant moins onéreux aux propriétaires des navires, ils seront encouragés à reprendre un commerce qui languit depuis si long-temps; & les capitaines & autres officiers étant accoutumés à cette stipulation pénale, que les juges auront attention de faire exécuter, ne pourront plus refuser d'y souscrire dans le temps où ils seroient tentés de se faire valoir. Mais il faut aussi pour cela que les armateurs s'unissent & s'accordent à exiger uniformément la même stipulation, sans faire la condition d'un capitaine meilleure que celle d'un autre, si ce n'est par forme de gratification; car enfin il est des capitaines qui en méritent autant, que d'autres s'attirent de reproches.

Quoiqu'il arrive, dans l'état présent des choses, il faut dire, conformément à cet article, que ni le maître, ni les officiers-majors, ni les officiers mariniens, ni les matelots, ne peuvent charger aucunes marchandises dans le navire sans en payer le fret, si la permission ne leur en a été accordée expressément *lors de leur engagement*; laquelle permission doit être prouvée par écrit, sans quoi le propriétaire sera cru sur son serment à leur préjudice, tant sur le fait de la permission en général que sur la quantité permise.

Mais il ne s'ensuit pas delà, qu'en payant le fret, le maître & les gens de l'équipage pourront charger dans le navire tant de marchandises qu'il leur plaira. Cela n'est vrai qu'autant qu'il y aura place dans le navire au-delà du port permis, & que le propriétaire ou l'armateur n'aura plus de marchandises à y charger; car enfin après le port permis, c'est à lui à charger le navire, & nul ne peut y mettre des marchandises à son préjudice, sans qu'il soit fondé à prétendre des dommages & intérêts.

Puisque j'ai déjà parlé de l'usage où sont les capitaines & les officiers-majors de remplir leur port permis, au moyen des marchandises qu'ils prennent de tierces personnes, pour les vendre à profit commun, le capital prélevé; & que

d'ailleurs c'est ici l'endroit qui paroît le mieux convenir à la matiere ; je vais ajouter en peu de mots ce qui se pratique à ce sujet , & indiquer la jurisprudence particuliere à cette sorte de contrat.

Au pied de la facture de la marchandise que fournit le donneur à pacotille , le preneur met sa reconnoissance , portant promesse de sa part , de vendre les marchandises le plus avantageusement qu'il se pourra , & d'en faire les retours en d'autres marchandises du pays , autant qu'il fera possible , sinon en argent , pour être le produit délivré au donneur jusqu'à concurrence de son capital , & l'excédant qui forme le profit , partagé entr'eux au taux convenu ; mais pour l'ordinaire il est stipulé que le partage s'en fera par moitié.

C'est là une espece de société qui n'a rien d'illicite. D'un côté c'est le donneur qui en fournit le fonds & qui en court tous les risques ; de maniere que s'il y a de la perte , soit sur la vente au lieu de la destination , soit sur les retours , il doit se contenter de ce qui en est provenu , quoiqu'au-dessous de son capital , sans pouvoir en demander le supplément au premier , à moins qu'il ne soit en état de le convaincre de malversation. En cette considération , il est donc juste , que s'il a du bénéfice , il en ait sa part après avoir prélevé son capital.

Et d'un autre côté , il est également juste que le preneur ait sa part du profit , non-seulement comme une récompense de sa peine & de son industrie , mais encore en considération de ce qu'il se pouvoit qu'il eût travaillé gratuitement , comme il n'y en a que trop d'exemples.

Dans l'origine le donneur & le preneur trouvoient également leur compte à négocier de cette façon , parce que tout s'y passoit de bonne foi. Les choses ont tellement changé depuis , qu'il est bien rare aujourd'hui qu'une pacotille ne soit pas la source d'un procès. C'est aussi ce qui a rendu ce contrat beaucoup moins commun qu'autrefois.

Le mal a commencé vraisemblablement par la supercherie de quelques marchands , qui non contents de n'employer dans leurs pacotilles que les marchandises de rebut de leur boutique , avoient encore la mauvaise foi , non-seulement de les porter au prix des meilleures , mais même de l'augmenter considérablement. Il est arrivé delà que les preneurs indignés de se voir ainsi trompés , ont cherché à se dédommager , en supposant les marchandises plus mauvaises qu'elles n'étoient encore , pour s'autoriser à dire qu'ils n'avoient pu les vendre qu'au prix par eux déclaré. Et comme de pareils exemples ne peuvent guere manquer d'être contagieux , on n'a eu que trop souvent occasion de se plaindre de leur multiplication , sur-tout en fait de pacotille , où il entre des vins de liqueurs & autres d'un certain prix ; les prétendues avaries dans ce genre sont toujours excessives.

Les stipulations ne sont pas uniformes dans les contrats de pacotille ; il en est où au lieu d'attribuer aucune part dans les profits au preneur , l'on convient qu'il aura à forfait dix pour cent de la vente , ou telle autre quotité pour son droit de commission. Il en est d'autres où le donneur en accordant au preneur la moitié ou le tiers seulement des profits , suivant la nature & la qualité des marchandises ou du voyage , se réserve la faculté de faire assurer son capital ; même la prime de la prime , sur-tout en temps de guerre où la prime est plus considérable à raison des risques , & où aussi les profits augmentent souvent à

proportion ; & alors le donneur a droit de joindre à son capital le coût de l'assurance, qu'il ait fait assurer, ou qu'il ait pris l'assurance sur lui, à l'effet de prélever le tout sur le produit de la vente, comme ne formant pour lui qu'un même capital. Mais s'il a manqué de faire cette réserve, l'assurance qu'il pourra faire sera pour son compte particulier.

Il est aussi de ces contrats où le preneur est chargé expressément de faire les retours sur le même navire, ou de renvoyer ou rapporter en nature les marchandises qui n'auront pu être vendues à un prix convenable. D'autres où sans le gêner sur le prix, il lui est défendu de vendre à crédit, de même que de rapporter aucune marchandise en nature. Mais l'exécution de ces clauses & autres que la singularité fait imaginer, dépendant nécessairement des circonstances, il est mieux, sans contredit, de laisser les choses dans les termes du droit commun à cet égard.

Or la règle est, que le preneur doit vendre au prix le plus avantageux qu'il pourra trouver ; que plutôt que de rapporter des marchandises, il en tire ce qu'il pourra, fût-il dans l'obligation de les vendre fort au-dessous du prix fixé par la facture ; de manière qu'il ne doit rapporter que ce qu'il lui aura été impossible de vendre.

A l'égard des retours, c'est à lui à les faire régulièrement par le même navire, ou si cela ne se peut pas, par le premier qui partira, après qu'il aura fait le recouvrement de la vente, s'il reste sur le lieu.

Ces retours doivent se faire en marchandises du pays autant que cela conviendra, ou en argent.

S'il retourne par le même navire ou par un autre, & qu'ayant vendu des marchandises à crédit, comme cela est devenu presque inévitable depuis plusieurs années, il n'ait pas eu le temps d'en faire le recouvrement, il est de son devoir de remettre les pièces justificatives de ces ventes à crédit, & les poursuites qu'il aura pu faire en conséquence, entre les mains de quelque personne solvable du lieu, pour en exiger le payement & en faire le retour à l'adresse du donneur ; de laquelle remise de pièces il doit avoir soin de retirer un récépissé pour sa justification.

Du reste, à son retour, il est obligé de rendre compte au donneur, de la vente qu'il a faite ; en un mot, de sa négociation, avec indication des personnes à qui il a vendu ; quelle quantité de marchandises il leur a vendue, & à quel prix. Et parce que le plus souvent il est en défaut sur quelques-uns de ces objets, c'est ce qui occasionne les fréquentes contestations qui s'élèvent sur cette matière, sur-tout lorsqu'il paroît que la pacotille, au lieu d'avoir produit des profits, n'a rapporté que de la perte.

C'en est assez sur ce sujet où ce sont toujours les circonstances qui décident.

Quiconque donne à un homme de mer une pacotille à vendre à moitié profit, entend assurément que cette pacotille ne payera aucun fret, ni pour l'aller ni pour le retour ; mais si le preneur n'a pas de port permis jusqu'à concurrence, & que par cette raison l'armateur exige le fret comme il en a le droit, est-ce sur ce preneur directement que doit tomber le fret, ou la pacotille doit-elle le supporter ?

La décision me paroît dépendre de cette distinction ; ou le preneur a déclaré

avoir un port permis suffisant pour la pacotille, ou le contrat a été passé sans qu'il en ait été fait mention. Au premier cas, nul doute que le preneur ne doive supporter le fret personnellement sur sa part dans les profits, & à défaut de profit sur son propre bien, parce qu'alors il a trompé le donneur. Au second, c'est la pacotille qui doit supporter le fret; mais de manière qu'il doit être pris d'abord sur les profits, & subsidiairement seulement sur le capital.

La raison pour laquelle le fret doit se prendre sur la pacotille dans ce dernier cas, est que de droit c'est la marchandise qui doit le fret, & que le donneur n'ayant pas eu la précaution de s'assurer si le preneur avoit l'exemption du fret, ou de lui faire déclarer qu'il l'avoit, a dû s'attendre que le fret pourroit être demandé pour l'armateur, s'il venoit à avoir connoissance du chargement: c'est donc un risque qu'il est censé avoir voulu courir, au moyen de quoi il n'a rien à imputer au preneur pour le rendre garant de ce fret.

D'un autre côté, si j'affecte d'abord les profits de la pacotille au paiement du fret, quoique ce soit la marchandise qui le doit naturellement, c'est qu'entre le donneur & le preneur, ce fret ne peut être regardé que comme une dépense qui leur est commune, ou, ce qui revient au même, que comme un excédant du prix de la facture; que par conséquent le donneur a droit de prélever sur le profit de la vente de la pacotille, avant que l'on puisse dire qu'elle a rapporté du profit.

Je comprends bien que ce ne sera pas ce dernier objet qui éprouvera de la contradiction; mais les partisans des donneurs à pacotilles pourront se récrier sur le premier, en disant qu'un pacotilleur n'accorderoit pas la moitié des profits, s'il ne comptoit sur l'exemption du fret.

Cependant que signifie cette objection? Sans doute que l'espérance de l'exemption du fret peut engager le pacotilleur, en vue de trouver de plus grands profits sur la pacotille; mais s'ensuit-il delà que s'il y a lieu au paiement du fret, ce soit au preneur à le supporter, soit sur sa moitié des profits, au cas qu'il y en ait pour suffire, soit en son nom propre & privé s'il n'y en a pas? A moins que cela n'ait été stipulé dans l'acte de concession de la pacotille, ou que le preneur n'y ait déclaré avoir un port permis suffisant pour opérer l'exemption du fret.

Hors delà c'est donc sur la marchandise que le fret doit tomber, d'abord sur les profits, & subsidiairement sur le principal, de manière que le preneur n'en doit rien payer du sien. C'est bien assez qu'il ait perdu son temps & sa peine à négocier la pacotille sans en retirer aucun bénéfice, ni droit de commission; & l'on ne voit pas sur quel principe on voudroit le rendre responsable du fret en son nom dès qu'il n'a pas trompé le pacotilleur; c'est-à-dire, qu'il ne lui a pas déclaré qu'il avoit un port permis qui l'exemptoit du fret.

Si donc en pareille hypothèse l'armateur fait condamner au paiement du fret le preneur à pacotille, nul doute que celui-ci n'ait droit d'en faire la retenue sur le produit de la pacotille; ou si c'est après le partage des profits de la pacotille, sa garantie est ouverte contre le pacotilleur, à l'effet de le contraindre au remboursement de sa moitié; & au cas que le fret excède les profits, au remboursement de tout ce qui se trouvera d'excédant, en telle sorte que le preneur soit quitte moyennant le rapport qu'il fera de la moitié qu'il a eu dans les profits.

C'est aussi ce qui a été préjugé par Sentence de l'Amirauté de Calais, du 2 Septembre 1755, après avoir demandé l'avis de la Chambre de Commerce de cette ville de la Rochelle.

Cette Sentence, en déchargeant le capitaine des dommages & intérêts contre lui prétendus par l'armateur, pour raison des marchandises qu'il avoit prises à pacotille, décharge fondée sur ce qu'il n'avoit pas été défendu à ce capitaine, par ses ordres, de rien embarquer dans le navire au-delà de la cargaison, l'a condamné en même-temps au paiement du fret de ces marchandises, parce qu'il n'avoit pas de port permis, sauf son recours contre les pacotilleurs, conformément à l'avis de la Chambre de Commerce. Et comme la Sentence n'a pas réservé les défenses au contraire pour les pacotilleurs, c'est ce qui me fait conclure qu'elle a entendu préjuger absolument la question & *benè*.

ARTICLE III.

Sil le voyage est rompu par le fait des propriétaires, maîtres ou marchands, avant le départ du vaisseau, les matelots loués au voyage seront payés des journées par eux employées à équiper le navire, & d'un quart de leur loyer; & ceux engagés au mois seront payés à proportion, *eu égard à la durée ordinaire du voyage*. Mais si la rupture arrive après le voyage commencé, les matelots loués au voyage, seront payés de leurs loyers en entier; & ceux loués au mois, des loyers dûs pour le temps qu'ils auront servi, & pour celui qui leur sera nécessaire à s'en retourner au lieu du départ du vaisseau; les uns & les autres *seront en outre payés de leur nourriture jusqu'au même lieu*.

Il faut convenir que cet article n'a pas la clarté qu'il devoit avoir, & que les proportions n'y sont pas gardées entre l'engagement des matelots au voyage, & leur engagement au mois: heureusement que l'engagement au voyage n'est plus guère pratiqué, si ce n'est pour le retour des navires partant de nos colonies.

Cependant comme il s'en trouve encore quelques-uns de cette espece, il faut dire, conformément à cet article, dont la décision est claire & nette à cet égard, que si le voyage est rompu par le fait des propriétaires, du maître ou des marchands avant le départ du vaisseau, les matelots loués au voyage à forfait, (sous lequel terme de matelot sont compris non-seulement les officiers-majors & autres, aux termes de l'article 21 ci-après; mais encore le maître ou capitaine, puisqu'il n'y a dans l'Ordonnance aucun article qui parle du sort du maître lorsque le voyage est rompu ou qu'il est congédié par le propriétaire); les matelots, dis-je, seront payés dans ce cas, des journées par eux employées à équiper le navire, & d'un quart de leur loyer; (le Consulat, chap. 81, leur accordoit la moitié au lieu du quart); & que si la rupture arrive

après le voyage commencé, ce qui s'entend après que le navire aura mis à la voile, & qu'il aura navigé au moins vingt-quatre heures, ils seront payés alors de leurs loyers en entier, & de leur nourriture ou conduite jusqu'au lieu du départ du vaisseau.

Si l'engagement du maître & de l'équipage est au mois, comme c'est l'ordinaire, & que le voyage soit rompu avant le départ du navire, il est bien entendu tout de même qu'ils seront payés des journées employées à équiper le navire; mais pour ce qui est des loyers qui leur seront dûs, c'est-là où se trouve l'embarras à la lecture de cet article.

En effet, s'il paroît d'abord qu'ils doivent être payés *à proportion*, eu égard à la durée ordinaire du voyage, ce qui présente l'idée du quart aussi des loyers, en réglant ce quart sur la durée ordinaire du voyage : cette idée se trouve combattue tout de suite par le règlement de leur sort dans le cas où la rupture arrive après le voyage commencé, puisqu'il ne leur est attribué alors que le loyer qu'ils ont gagné, à raison du temps qu'ils ont servi, & de celui qui leur sera nécessaire pour s'en retourner au lieu du départ du vaisseau; au moyen de quoi, leur condition est non-seulement différente de ceux engagés au voyage, qui gagnent leurs loyers en entier, mais encore peut se trouver pire, que si le voyage eût été rompu avant le départ du navire, puisqu'alors ils auroient au moins le quart de leurs loyers, eu égard à la durée du voyage, outre leurs journées à équiper le navire, & qu'il peut arriver, la rupture se faisant après le voyage commencé, qu'ils n'aient pas même le quart de leurs loyers. Et cela arrivera véritablement en effet, si le navire relâche peu de jours après avoir mis à la voile.

Ce n'est pas ainsi néanmoins que notre article l'a entendu assurément : que conclure donc? Comme l'article paroît avoir voulu rendre égale la condition du matelot loué au mois, à celle du matelot loué au voyage, pour le cas où le voyage est rompu avant le départ du navire; je croirois pour le rendre conséquent, qu'il faudroit aussi rendre égale la condition des deux matelots pour le cas où le voyage n'est rompu, qu'après qu'il est commencé; & dire en conséquence, que le matelot loué au mois gagnera tout de même ses loyers en entier, eu égard à la durée ordinaire du voyage, pour ne faire attention au temps que le matelot aura servi, & à celui qui sera nécessaire pour retourner au lieu du départ du vaisseau, qu'autant que les deux temps réunis excéderont la durée ordinaire du voyage.

Du reste, l'un & l'autre matelot *seront en outre payés de leur nourriture jusqu'au même lieu* du départ du navire, ce qui s'appelle leur conduite qui se règle à tant par lieue, suivant le grade des gens de l'équipage : sur quoi voir l'art. 10 ci-après. La raison pourquoi cette conduite est dûe, c'est qu'il est de règle que le matelot soit renvoyé au lieu où il a pris le navire, & qu'il soit défrayé aux dépens du propriétaire du navire pendant la route.

Une observation à faire, est que lorsque les loyers sont payés au matelot en entier, il n'a rien à prétendre pour les journées qu'il a employées à l'équipement du navire, la règle étant qu'il travaille alors au navire pour sa simple nourriture pendant ce temps-là, ce qui est conforme à l'art. 66 de l'Ordonnance du mois de Mars 1584. Ses journées ne lui sont dûes que lorsque le voyage est rompu avant le départ du navire, ou qu'il est congédié aussi avant

ce temps-là, & alors le prix des journées dépend du point de savoir s'il a été nourri à bord ou non. S'il l'a été, l'ordinaire est de lui payer la demi-solde pour tout le temps de son travail.

Le cas où le voyage est rompu ou suspendu sans le fait du propriétaire, est prévu par les deux articles suivans.

ARTICLE IV.

EN cas d'interdiction de commerce avec le lieu de la destination du vaisseau avant le voyage commencé, il ne sera dû aucuns loyers aux matelots engagés au voyage ou au mois, & ils seront seulement payés des journées par eux employées à équiper le bâtiment; & si c'est pendant le voyage, ils seront payés à proportion du temps qu'ils auront servi.

EN cas d'interdiction de commerce. Il faut ajouter, conformément à l'art. 7, tit. des charte-parties ci-dessus, *par guerre, représailles ou autrement.*

En effet, l'interdiction de commerce arrive, ou par une déclaration de guerre, ou par représailles, ou par une défense de commercer en tel ou tel endroit, soit pour cause de peste ou autrement, sans autre motif même que la volonté du Prince.

Comme c'est là une rupture de voyage par cas fortuit & force majeure, sans qu'il y ait rien du fait du propriétaire, du maître ou des marchands, il étoit tout naturel de régler d'une manière différente le sort du maître & des matelots; car il faut prendre garde que cet article regarde encore le maître comme les matelots.

C'est donc pour cela qu'il est décidé dans le cas de cet article, que si le voyage est rompu avant le départ du navire, il ne sera dû aucuns loyers aux matelots, sans distinction du louage au voyage, d'avec le louage au mois, & qu'ils seront payés seulement des journées qu'ils auront employées à équiper le bâtiment; & que si c'est pendant le voyage, ils seront payés de leurs loyers à proportion qu'ils auront servi: nouvelle preuve à mon sens, que dans les circonstances de l'article précédent, leur condition doit pareillement être égale.

Il faut observer, au reste, qu'il s'agit précisément dans cet article de l'interdiction de commerce avec le lieu de la destination du vaisseau; & que s'il s'agit d'une interdiction avec un autre pays, le voyage ne pourra être rompu au préjudice des matelots, qu'aux conditions de l'article précédent; parce que suivant l'article 7 du titre premier des charte-parties, une telle interdiction, même par déclaration de guerre, n'empêche pas que la charte-partie ne subsiste en son entier, au moyen de quoi le voyage ne peut manquer alors que par le fait du propriétaire ou des marchands chargeurs, de concert avec lui.

En interprétation de cet article, Mr. le Comte de Saint-Florentin écrivit une lettre le 22 Mai 1744, aux Officiers de l'Amirauté de la Rochelle, dans

dans laquelle il leur marqua, au sujet des navires destinées pour la pêche de la morue, dont les maîtres & équipages refusoient de remplir leurs engagements, dans la crainte d'être pris par les Anglois, en conséquence de la déclaration de guerre toute récente, que l'intention du Roi étoit que les engagements respectivement contractés avant la déclaration de guerre, entre les armateurs & les maîtres & équipages des navires destinés pour la pêche de la morue, fussent déclarés nuls & comme non-avenus, sans aucuns dommages & intérêts, & que les armateurs seroient tenus seulement de payer aux équipages les journées par eux employées à l'équipement des navires; ajoutant qu'il avoit été expédié un Arrêt du Conseil en conformité; & qu'à l'égard des engagements pris pour le cabotage dans la Manche, ou ailleurs de port en port, ils devoient tenir & avoir leur effet, d'autant plutôt que les risques étoient moindres pour cette sorte de navigation, & qu'il y auroit des vaisseaux du Roi sur les côtes pour protéger les bâtimens de commerce. Il étoit effectivement déjà intervenu un Arrêt du Conseil du 20 du même mois, sur le fait des engagements contractés pour la pêche de la morue; mais il ne fut envoyé aux Officiers de l'Amirauté que le 17 suivant, ce qui ne les avoit pas empêché de juger en conformité de la lettre du Ministre.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT

D U R O I,

Qui ordonne que les Négocians & Armateurs, Maîtres & équipages des navires qui peuvent avoir été préparés pour être envoyés à la pêche, & qui ne peuvent être expédiés à cause de la déclaration de guerre faite à l'Angleterre, seront & demeureront respectivement déchargés des engagements par eux pris.

Du 20 Mai 1744.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

LE ROI étant informé que les navires qui ont été équipés dans les différens ports du Royaume pour être envoyés à la pêche de la morue, ne peuvent, à cause de la déclaration de guerre faite à l'Angleterre, être expédiés pour cette destination, attendu les risques évidens. Et Sa Majesté voulant prévenir les contestations qui pourroient naître entre les négocians & armateurs qui ont fait équiper lesdits navires, & les maîtres matelots & équipages de ces navires, pour raison des engagements qu'ils ont respectivement contractés entr'eux avant la déclaration de guerre, & faire sur ce connoître ces intentions. Vu les représentations qui ont été faites à ce sujet par les négocians de Saint-Malo & les Officiers de l'Amirauté de la

Rochelle, les articles III, IV, V & XXI du tit. IV, liv. III de l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681, ensemble l'avis des députés au bureau du commerce: Oui le rapport, le Roi étant en son Conseil, en interprétant en tant que de besoin, les articles IV & V du titre IV, liv. III de l'Ordonnance de la Marine du mois d'Août 1681, a ordonné & ordonne, qu'attendu le risque évident, les maîtres & équipages des navires qui peuvent avoir été préparés pour être envoyés à la pêche, & qui ne peuvent être expédiés à cause de la déclaration de guerre faite à l'Angleterre, seront & demeureront déchargés des engagements par eux pris, lesquels seront déclarés nuls & comme non-avenus; & respectivement les négocians & arma-

teurs qui ont fait équiper lesdits navires, de ceux qu'ils ont contractés avec lesdits maîtres, matelots & équipages: Veut en conséquence Sa Majesté, que lesdits négocians & armateurs ne soient tenus de payer auxdits matelots & équipages, que les journées qu'ils auront employées à équiper lesdits navires, conformément à ce qui est prescrit par lesdits articles de l'Ordonnance de 1681.

Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, de tenir la main à l'exécution du présent Arrêt, qui sera lu, publié & affiché par-tout où besoin sera, & sur lequel toutes les lettres nécessaires seront expédiées. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Lille, le vingtième jour de Mai mil sept cent quarante-quatre. Signé, PHELYPEAUX.

ARTICLE V.

SI le vaisseau est arrêté par ordre souverain avant le voyage commencé, il ne sera aussi dû aux matelots que les journées employées à équiper le navire; mais si c'est pendant le cours du voyage, le loyer des matelots engagés au mois, courra pour moitié pendant le temps de l'Arrêt, & celui des matelots engagés au voyage, sera payé aux termes de leur engagement.

LE cas de l'arrêt simple du navire, par ordre souverain, est prévu, en ce qui concerne le fret, par l'art. 8 du titre premier, & par l'art. 16 du titre précédent; il est aussi prévu, par rapport au paiement de la nourriture & des loyers des matelots, entre le propriétaire du navire & les marchands chargeurs, tant par ledit article 16, que par le 7 du titre des avaries.

Ici, il est question du sort du maître & des gens de l'équipage, pour le même cas; & il est décidé que si le navire est arrêté avant son départ, il ne leur sera dû que leurs journées à équiper le navire: mais que si c'est pendant le voyage, le loyer des matelots engagés au mois, ne courra que pour moitié pendant l'arrêt, & que celui des matelots engagés au voyage ne sera payé qu'aux termes de l'engagement.

Ceci bien considéré, il n'est point fait d'injustice dans ce dernier cas au matelot engagé au mois. En pareille circonstance, il n'auroit pas été naturel que le propriétaire du navire qui ne gagne aucun fret durant l'arrêt de Prince, eût payé aux matelots leurs gages en plein. Et d'un autre côté, il n'auroit pas été juste que pendant tout ce temps-là ils eussent eux, fait le service du navire pour leur seule nourriture. Il falloit donc avoir recours à un tempérament, & il est tel que le matelot engagé au mois n'a aucun sujet de plainte, puisque le nombre de mois nécessaire pour l'accomplissement du voyage, lui sera toujours payé en plein, outre les gages qu'il gagne pour moitié durant tout le temps de la détention. Mais pourquoi le matelot engagé au voyage ne doit-il avoir que la somme qu'il a stipulée à forfait, quelque longue que soit la durée de la détention? Pourquoi est-il de pire condition que l'autre? C'est ce que l'on ne comprend pas. Ainsi, il y a lieu de dire, qu'en cette partie, notre article est en défaut; mais comme il a été observé, ces sortes d'engagemens au voyage sont aujourd'hui fort rares.

En interprétation de cet article, que le Commentateur n'a pas plus entendu.

que la plupart des autres, il s'est élevé une difficulté durant la dernière guerre. Les ordres du Roi étoient, que les navires destinés pour nos colonies ne pourroient, sans une permission expresse qui s'accordoit rarement, partir qu'en flotte & sans escorte, dont le rendez-vous étoit assigné dans les rades de ce port. Le jour du départ de la flotte étant incertain, les navires se rendoient de toutes parts dans nos rades, long-temps avant le départ du convoi. Contestation à ce sujet entre les propriétaires des navires & les gens de l'équipage. Les premiers prétendoient que le voyage ne devoit pas être réputé commencé du jour du départ du navire, pour venir joindre la flotte; mais seulement du jour du départ de la flotte; & les autres soutenoient le contraire. Sur cela intervint une Ordonnance du Roi du 21 Avril 1746, qui sur les représentations des négocians de Nantes, décida que la solde des gens des équipages seroient payée en plein, du jour que les navires auroient mis à la voile, jusqu'au jour qu'ils auroient mouillé dans la rade du convoi; que depuis qu'ils auroient mouillé jusqu'au jour du départ de la flotte, ils n'auroient que la demi-solde, & qu'après le départ, la solde leur seroient continuée en entier pour le reste du voyage. Règlement extrêmement équitable, qui par cette raison fut étendu aux armemens faits dans tous les autres ports du Royaume, par une seconde Ordonnance du 18 Mai de la même année 1746.

Comme par l'Ordonnance du 14 Mai 1745, il étoit pareillement défendu à tous Capitaines de navires de partir des îles de l'Amérique sans l'escorte des vaisseaux du Roi, autre difficulté entre les armateurs & les gens de mer, pour raison des salaires de ceux-ci pendant le séjour des navires auxdites îles; sur quoi il fut décidé par Arrêt du Conseil du 17 Octobre 1748, que les équipages desdits navires seroient payés de leur solde en entier, pour tout le temps de la navigation, tant pour l'aller que pour le retour, & en outre pour le temps du séjour jusqu'à six mois; & qu'à l'égard du temps du séjour au-dessus de six mois, ils n'auroient que la demi-solde; le tout sauf les conventions particulières faites entr'eux & les armateurs.

Au sujet de ces convois & escortes des navires marchands, il est à observer que l'usage en est assez ancien.

Dans l'origine c'étoit l'Amiral qui fournissoit l'escorte, & cela aux vaisseaux tant des amis & alliés, que des François lorsqu'il en étoit requis, pour raison de quoi il lui étoit payé le prix dont on étoit convenu.

C'est ce que prouve l'article 28 de l'Ordonnance de 1517, en ces termes; » voulons qu'au temps de guerre, notre Amiral soit tenu armer navires pour » convoyer à sûreté nos sujets & autres marchands nos amis & alliés, & en » prendre le salaire accoutumé.

On trouve la même disposition dans l'article 51 de l'Ordonnance de 1543 & dans l'article 81 de celle de 1584; à cela près que l'obligation de convoyer n'y est pas imposée à l'Amiral, & que la faculté lui en est seulement laissée, de même que d'avoir des vaisseaux en temps de paix pour courir sus aux pirates.

Par rapport à la sûreté de la pêche, l'article 50 de l'une de ces deux dernières Ordonnances, & le 80 de l'autre, portent uniformément ce qui suit; » lorsqu'il sera question de mettre navires en temps de guerre pour servir de » garde aux pêcheurs, par la permission de notredit Amiral, lesdits navires se-

» ront mis fus , aux dépens desdits pêcheurs & payés selon le convenant & » accord desdits pêcheurs ou de leurs bourgeois.

Les choses restèrent sur ce pied là , non-seulement jusqu'à la suppression de la charge d'Amiral en 1626 ; mais encore jusqu'à son rétablissement en 1669 ; parce que dans l'intervalle la charge de Grand-Maître chef & Sur-intendant général de la navigation & du commerce de France , substituée à celle d'Amiral avoit donné à ceux qui l'avoient possédée , les mêmes droits & le même pouvoir à quelque chose près , que ceux dont les Amiraux avoient joui ; du nombre desquels droits étoit celui d'armer & de commander tous les vaisseaux de guerre , soit par eux-mêmes , soit par les officiers qu'ils y préposoient & qui étoient à leur nomination.

Lors du rétablissement de la charge d'Amiral , ce privilege qui en faisoit le principal lustre & qui y attribuoit une si grande autorité , en ayant été détaché ; le droit anciennement accordé à l'Amiral , de fournir des escortes aux vaisseaux marchands & pêcheurs , fut éteint & supprimé , de manière que depuis ce temps-là , il n'y a plus eu d'escorte qu'au moyen des vaisseaux ordonnés à cet effet par le Roi & commandés par des officiers de son choix.

Jusqu'à ce que nos établissemens aux isles de l'Amérique , eussent acquis une consistance capable d'y ouvrir un grand commerce avec la France , les escortes n'avoient guere pour objet que la navigation au cabotage & la sûreté de la pêche , tant dans la Manche qu'au banc de Terre-neuve ; & jusqu'à ce que la marine Royale eût été portée au degré de splendeur & de force où Louis XIV. s'étoit proposé de la faire monter , ces escortes ne furent pas plus gratuites que du temps que les Amiraux étoient autorisés à les fournir.

C'est ce qui résulte de l'Arrêt du Conseil du 27 Novembre 1675 , confirmatif de deux ordonnances des 8 & 11 Février de la même année , & renouvelée par autre Arrêt du Conseil du 2 Janvier 1677 , portant » que tous capi- » taines ou maîtres des vaisseaux allant à la pêche des morues au banc de » Terre-neuve , &c. payeroient trois livres par tonneau du port de leurs vais- » seaux pour être employé à l'armement & équipement des vaisseaux de » guerre qui seroient destinés pour l'escorte & la sûreté de ladite pêche.

Dans la suite à mesure que la navigation marchande & les forces de la marine militaire s'accrurent , les escortes devinrent plus fréquentes & plus multipliées ; & au lieu que dans le principe il étoit libre aux armateurs & aux capitaines de navires marchands de s'en servir ou de s'en passer , le bien du commerce exigea qu'ils fussent assujettis à se ranger sous les convois ordonnés.

Cela étoit déjà établi dès le temps de l'Ordonnance du 15 Avril 1689 , puisque suivant l'article 38 , tit. 2 du liv. 4 , tout capitaine de navire marchand qui se sépareroit de l'escorte ou du convoi , sans raison légitime , devoit être condamné aux galères , tandis que l'officier chargé de l'escorte des navires marchands , & qui les abandonneroit , devoit être puni de mort.

Il étoit défendu en même temps , au Commandant de l'escorte de recevoir sous quelque prétexte que ce fût , aucune gratification des vaisseaux marchands mis sous son convoi , à peine de cassation ; c'est la disposition de l'art. 33 , tit. 7 du liv. premier.

Il paroît aussi que dès-lors , en général , il n'étoit plus dû de droit d'escorte par les vaisseaux marchands , puisque l'article 19 , tit. 1 , liv. 21 de la même

Ordonnance, n'en parle qu'autant qu'il y auroit quelque Arrêt rendu à ce sujet. » En cas, dit l'article, qu'il soit levé un droit d'escorte sur les vaisseaux marchands, la recette que le trésorier en fera, sera justifiée par l'Arrêt rendu sur ce droit, &c. Il n'y avoit donc encore rien d'ordonné à cet égard; & quand ce droit a été levé dans la suite, ce n'a été que dans les besoins pressans de l'Etat.

Quoi de plus juste en effet que de soulager le commerce, principalement en temps de guerre, où les pertes qu'il essuye nécessairement, s'il n'est pas protégé, diminuent d'autant les ressources que l'Etat est en droit d'en attendre.

Les convois durant la guerre de 1689, n'empêchoient pas qu'il n'y eût d'autres vaisseaux de guerre en croisière pour la garde des côtes; mais comme il fut reconnu dans la guerre suivante, que les convois occupoient trop de vaisseaux, & cela sans nécessité, à cause que les dangers de la navigation aux îles, sont compté pour rien en pleine mer; l'arrangement que l'on prit fut de tenir des vaisseaux de guerre sur nos côtes pour décaper nos navires marchands, & d'en avoir d'autres aux attéragés de nos îles qui servoient également à débouquer ceux qui en partoient pour France, où ils étoient accueillis par les vaisseaux gardes-côtes. Par ce moyen, nos navires allant & venant successivement, couroient peu de risque, parce qu'étant en petit nombre à la fois, ils n'invitoient pas les ennemis à venir en force à leur rencontre, comme ils l'ont fait dans la dernière guerre; & cela avec un tel avantage, (à cause que nos navires ne partoient qu'en grosses flottes & en des temps à peu près périodiques, où dont ils étoient bien informés,) qu'ils ne se feroient pas bornés à prendre les vaisseaux d'escorte, s'ils n'avoient été les principaux assureurs des navires marchands, moyennant une prime qui alloit & pour l'ordinaire à quarante-cinq ou cinquante pour cent.

La règle est, en fait d'escorte ou de convoi indiqué, qu'il est défendu à tout armateur & capitaine de vaisseau marchand, de partir seul sans une permission expresse du Roi. Sans cela, il faut qu'il se rende auprès du Commandant de l'escorte pour ne partir qu'avec lui, & prendre ses ordres pour la route.

Rangé une fois sous son escorte, il ne peut lui défobéir, ni s'en séparer; sans encourir des peines. Le Commandant, de son côté, est obligé de protéger les navires confiés à son escorte, & il ne peut impunément les abandonner.

Les peines prononcées contre l'un & l'autre par l'Ordonnance de 1689, viennent d'être rapportées; mais elles ont varié depuis, & elles ont été modérées.

Par Ordonnance du 21 Février 1691, la peine de la défobéissance aux ordres du Commandant de l'escorte, fut simplement, pour le capitaine, de servir pendant un an en qualité de matelot, sans solde sur les vaisseaux du Roi, & pour l'armateur qui auroit donné l'ordre d'abandonner le convoi, d'une amende de trois mille livres, qui seroit prononcée sur le certificat du Commandant.

Une autre Ordonnance du 13 Août 1692, pour l'abandon du convoi sans la permission du Commandant, fixa la peine à six mois de prison & à quinze cent livres d'amende contre le capitaine, l'amende payable solidairement par l'armateur.

Une autre Ordonnance encore du 16 Février 1695, portoit pour le même cas d'abandon, que le capitaine seroit condamné en mille livres d'amende,

& déclaré incapable de commander des vaisseaux ni autres bâtimens à l'avenir, s'il n'avoit eu quelque raison légitime d'abandonner le convoi.

Enfin, par une dernière Ordonnance du 14 Mai 1745, qui est la loi subsistante à cet égard, la peine contre le capitaine qui se sépare de l'escorte est, suivant l'article 4, de mille livres d'amende, d'un an de prison, & d'être déclaré incapable de commander aucun bâtiment de mer si l'abandon a été volontaire, sauf à lui à prouver par ses journaux de navigation & par les procès-verbaux qu'il aura dressés avec ses officiers, ensemble par la déclaration des gens de l'équipage, que sa séparation a été forcée. Le capitaine Corbun a subi cette peine en 1747. Voyez l'art. 36 tit. du capitaine.

Par rapport au départ sans escorte, la peine infligée au capitaine par l'art. 3 est de 500 livres d'amende, & de servir pendant un an sur les vaisseaux du Roi en qualité de simple matelot & sans solde. A l'égard des propriétaires de navires qui auront donné ordre à leurs capitaines de partir sans escorte ou des'en séparer, l'article 5 veut qu'ils soient condamnés en 10000 liv. d'amende sans préjudice des peines portées contre les capitaines.

Pour ce qui concerne les Commandans des escortes, l'article 6 leur enjoint d'apporter tous leurs soins à la sûreté des flottes, de les accompagner & de les tenir toujours sous leur pavillon, avec défenses de les abandonner, pour quelque cause que ce soit, à peine de cassation & même de plus grandes peines suivant les circonstances (en quoi la peine portée par l'Ordonnance de 1689 a été extrêmement adoucie,) & en cas de séparation forcée, il leur est aussi enjoint de faire tout ce qui dépendra d'eux pour rallier les bâtimens du convoi, &c.

Enfin, l'article 7, pour l'exécution de ce que dessus, veut que les Commandans donnent aux capitaines de navires & maîtres des bâtimens marchands, des signaux de route & de reconnoissance, auxquels ceux-ci seront tenus de se conformer, à peine de servir tout de même pendant un an, en qualité de simple matelot & sans solde, sur les vaisseaux de Sa Majesté.

Pour indemniser le Roi d'une partie de ces frais d'escorte, qui étoient d'autant plus considérables, que les navires marchands partant en très-grosses flottes, il falloit un plus grand nombre de vaisseaux pour les convoier; il fut établi dans la dernière guerre, un droit d'indult payable pour chaque navire profitant de l'escorte, à raison de huit pour cent de la valeur de son chargement, tant pour l'aller que pour le retour, ou de quatre pour cent si le navire ne profitoit du convoi que pour l'aller, ou pour le retour.

En considération de ce droit d'indult, ainsi réglé de concert avec les négocians des villes maritimes les plus intéressées au commerce des isles de l'Amérique (car les convois ne regardoient que ce commerce, & nullement la pêche de la morue, non plus que la navigation à l'Isle-Royale ou au Canada. V. *infra* l'art. 13, tit. de la pêche des morues,) les armateurs furent déchargés de l'obligation de faire passer sur leurs navires des engagés pour les colonies. Mais la dispense n'avoit lieu que pour les vaisseaux qui payoient l'indult. Lettre de M. le Comte de Maurepas, du 18 Janvier 1748. Pour les engagés voir *suprà* art. 16, tit. du capitaine, qui est le premiet du liv. 2.

Le rendez-vous pour les convois fut fixé aux rades de la Rochelle, comme il a été observé. C'étoit là que tous les navires marchands, de quelque port qu'ils fussent, armés pour nos colonies, devoient se rendre pour prendre

l'escorte. Et comme il étoit réglé que l'on ne partiroit qu'en flotte, qu'il falloit du temps pour la former, & que le jour du départ étoit indéterminé; à raison de cette incertitude, il arrivoit souvent que des armateurs envoioient leurs navires beaucoup plutôt qu'il ne falloit. C'est ce qui fit naître la difficulté par rapport aux gages des équipages de ces navires, pour raison du temps écoulé depuis leur arrivée au rendez-vous, jusqu'au départ de la flotte; difficulté qui fut applanie par les Ordonnances ci-dessus citées des 21 Avril & 18 Mai 1746.

Jusqu'ici il n'a pas été question de ces grands convois dans la présente guerre. Les navires marchands vont aux isles & à nos colonies en toute liberté, & en reviennent de même, à la faveur des vaisseaux que le Roi entretient en croisière tant sur nos côtes qu'aux attéragés de nos colonies, comme cela se pratiquoit dans la guerre terminée par le traité d'Utrecht. Il y a apparence au reste que ce plan ne changera pas, parce que c'est en effet le meilleur; non-seulement parce que le commerce est plus uni, plus régulier & plus continu par ce moyen; mais encore parce qu'il est incomparablement moins exposé, que lorsque les navires ne pouvoient partir qu'en flotte.

ORDONNANCE DU ROI,

Concernant les Convois pour les Isles Françaises de l'Amérique.

Du 14 Mai 1745.

DE PAR LE ROI.

SA Majesté ayant résolu de faire armer des vaisseaux de guerre pour escorter les bâtimens marchands qui seront destinés pour le commerce des isles Françaises de l'Amérique, & voulant assurer le succès desdites escortes, tant de la part des capitaines marchands qui seront à portée d'en profiter, que de la part des officiers auxquels elle en confiera le commandement, elle a ordonné & ordonne ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Les capitaines & maîtres des bâtimens marchands qui seront armés pour les isles Françaises de l'Amérique, & pour lesquels il sera fourni des escortes, seront tenus de se rendre dans l'endroit qui leur sera indiqué en vertu des ordres qui en seront donnés par Sa Majesté, & dans le temps qui leur sera pareillement fixé, pour profiter desdites escortes jusqu'aux lieux de leurs destinations respectives.

II. Ils seront pareillement tenus, avant leur départ des isles, de se rendre dans les ports ou rades qui seront désignés, suivant les ordres qui seront expédiés à cet effet par les Gouver-

neurs-Lieutenans-généraux de Sa Majesté auxdites isles, en conséquence de ceux que Sa Majesté leur donnera, tant pour le rendez-vous d'où les convois devront partir, que pour les précautions à prendre à l'effet d'assurer le passage des navires des ports & rades où ils auront fait leur commerce, au port du rendez-vous.

III. Fait Sa Majesté très-expresses inhibitions & défenses auxdits capitaines & maîtres de partir sans escorte, soit des ports de France pour lesquels il sera fourni des escortes, soit des ports desdites isles, à peine de cinq cens livres d'amende, & de servir pendant un an en qualité de simples matelots, & sans solde, sur les vaisseaux de Sa Majesté. Veut néanmoins & entend Sa Majesté, que les navires qui, par quelque accident forcé, n'auront pu joindre le convoi avant son départ, ou qui, étant partis avec le convoi, seront forcés de relâcher, puissent, dans l'espace d'un mois seulement après le départ du convoi, suivre leur destination sans attendre l'escorte prochaine; & moyennant des certificats justifiant des motifs légitimes du retardement, qu'ils seront tenus de prendre, savoir, les capitaines des navires

qui voudront partir ainsi des ports de France, des Directeurs des Chambres de commerce, ou des chefs des Jurisdictions Consulaires, visés des Commissaires de la Marine auxdits ports, & les capitaines qui partiront de l'Amérique, de l'officier commandant & du Commissaire de la Marine, ou de l'officier en faisant les fonctions au port de leur partance.

IV. Fait pareilles inhibitions & défenses auxdits capitaines & maîtres de quitter lesdites escortes, à peine contre ceux qui les auront quittées volontairement & sans y être forcés, de mille livres d'amende, d'un an de prison, & d'être déclarés incapables de commander aucun bâtiment de mer. Pourront ceux qui seront accusés d'être tombés dans le cas, faire valoir pour leur défense leurs journaux de navigation, les procès-verbaux qu'ils auront dressés avec leurs officiers, des causes de leur séparation, & les déclarations de leurs équipages.

V. Veut Sa Majesté, que dans le cas où lesdits capitaines & maîtres seront partis sans escorte, ou se seront séparés volontairement de la flotte, sur les ordres qui leur en auront été donnés par les propriétaires des navires, lesdits propriétaires soient condamnés en leur propre & privé nom, à dix mille livres d'amende, outre les peines portées dans les deux articles précédens contre lesdits capitaines & maîtres.

VI. Enjoint Sa Majesté aux Officiers commandans lesdites escortes, d'apporter tous leurs soins à la sûreté des flottes, de les accompagner & de les tenir toujours sous leur pavillon; leur faisant Sa Majesté très-expresse inhibitions & défenses de les abandonner pour quelque cause & sous quelque prétexte que ce soit, à peine de cassation, & même de plus grande peine, suivant l'exigence des cas & des circonstan-

ces. Veut & entend que dans le cas de séparation forcée, lesdits officiers fassent tout ce qui leur sera possible pour rallier les bâtimens de convoi; & que lorsqu'ils arriveront dans les ports sans lesdits bâtimens, ils remettent au contrôle des ports où ils aborderont, des extraits de leurs journaux, lesquels seront examinés par les commandans desdits ports, assistés des officiers que Sa Majesté jugera à propos de nommer à cet effet, pour, sur le compte qu'ils rendront ensuite à Sa Majesté des causes de séparation, être par Elle ordonné ce qu'elle jugera à propos: à l'effet de quoi seront lesdits officiers obligés de tenir des journaux exacts de leur navigation, à peine d'interdiction.

VII. Pour l'exécution de ce que dessus, lesdits officiers donneront aux capitaines & maîtres, des signaux de route & de reconnaissance, auxquels lesdits capitaines & maîtres seront tenus de se conformer, à peine contre les contrevenans, de servir pendant un an en qualité de simple matelot, & sans solde, sur les vaisseaux de Sa Majesté.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, aux Vice-Amiraux, Lieutenans-généraux, Intendans, Chefs d'Escadres, Capitaines de vaisseau, Commissaires & autres Officiers de la Marine; comme aussi aux Gouverneurs ses Lieutenans-généraux aux colonies, Intendans, Gouverneurs particuliers, & autres Officiers qu'il appartiendra, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance, laquelle sera publiée & enregistrée par tout où besoin sera, afin que personne n'en prétende cause d'ignorance. Fait au Camp devant Tournay, le quatorze Mai mil sept cent quarante-cinq. Signé, LOUIS.
Et plus bas, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Qui règle le payement des équipages des navires expédiés pour les isles de l'Amérique sous l'escorte des vaisseaux de Sa Majesté, pendant le temps qu'ils auront été retenus dans les rades pour attendre le départ des convois.

Du 21 Avril 1746.

DE PAR LE ROI.

SUR les représentations qui auroient été faites à Sa Majesté par les négocians de la ville de Nantes, contenant que les navires qu'ils ont fait armer pour faire les voyages de

l'Amérique sous l'escorte des vaisseaux de Sa Majesté, ayant été retenus long-temps à la rade de l'isle d'Aix pour attendre que les convois ayent été rassemblés, ils auroient lieu d'espérer

d'espérer d'être dispensés pour ledit temps, pendant lequel les équipages desdits navires n'ont point servi, du payement de la solde stipulée par leurs engagements : Sa Majesté se feroit fait représenter l'article V du titre de l'engagement & loyer des matelots, de l'Ordonnance du mois d'Août 1681, portant, que si le vaisseau est arrêté par ordre souverain pendant le cours du voyage, le loyer des matelots engagés au mois, courra par moitié pendant le temps de l'arrêt. Et voulant prévenir les contestations qui pourroient arriver à l'égard desdits navires expédiés à Nantes pour les isles de l'Amérique, pour le payement des équipages pendant les séjours faits dans les rades où les convois auront été assemblés, Sa Majesté interprétant, en tant que de besoin, le susdit article de l'Ordonnance du mois d'Août 1681, a ordonné & ordonne ce qui suit.

ARTICLE PREMIER.

Les équipages des navires expédiés à Nantes pour faire les voyages de l'Amérique sous l'escorte des vaisseaux de Sa Majesté, seront payés de leur solde en entier sur le pied de leur engagement, à compter du jour que lesdits navires auront mis à la voile de la rade de Paimbœuf, conformément à l'usage pratiqué audit port de Nantes, jusqu'au jour qu'ils auront mouillé à la

rade de l'isle d'Aix, ou dans les autres lieux où les convois auront été assemblés.

II. Ils ne recevront que la moitié de ladite solde, du jour que les navires auront mouillé à la rade de l'isle d'Aix, ou autres lieux de l'assemblée des convois, jusqu'aux jours qu'ils auront mis à la voile desdits lieux ; & la solde leur sera ensuite payée en entier pendant tout le cours du voyage.

III. Les dispositions portées par les articles précédens, auront lieu pour tous les navires qui ont été expédiés à Nantes pour les isles de l'Amérique, & compris dans le convoi commandé par le sieur de Macnemara, & pour tous les autres navires armés dans ledit port qui feront lesdits voyages sous l'escorte des vaisseaux de Sa Majesté pendant le cours de la présente guerre.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, Gouverneur & Lieutenant général en la Province de Bretagne, aux Intendans de la Marine & des Classes, Commissaires généraux & ordinaires de la Marine, de tenir la main, chacun en droit soi, à l'exécution de la présente Ordonnance qui sera lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera, & registrée aux Greffes des Amirautés. Fait à Versailles le vingt-un Avril mil sept cent quarante-six. *Signé*, LOUIS.
Et plus bas, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Pour faire exécuter à l'égard de tous les navires armés dans les différens Ports du Royaume, pour faire les voyages de l'Amérique sous l'escorte des vaisseaux de Sa Majesté, le Règlement du 21 Avril de la présente année concernant le payement des équipages des navires expédiés à Nantes pour lesdits voyages.

Du 18 Mai 1746.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ s'étant fait rendre compte de la demande qui a été faite par les négocians de différens Ports du Royaume, de rendre indistinctement commun pour tous les navires armés pendant le cours de la présente guerre pour faire les voyages de l'Amérique sous l'escorte des vaisseaux de Sa Majesté, le Règlement qu'Elle a fait le 21 du mois dernier, portant réduction des salaires des équipages des bâtimens expédiés à Nantes pendant le temps

que lesdits bâtimens auront été retenus dans les rades pour attendre le départ des convois. Et Sa Majesté étant informée que les mêmes motifs qui l'ont déterminée à faire ledit Règlement à l'égard des armemens faits à Nantes, ont également lieu pour tous les navires armés par les négocians dans les autres Ports pour profiter desdites escortes ; Sa Majesté a ordonné & ordonne, veut & entend que le Règlement du 21 du mois dernier concernant le payement

de la solde des équipages des navires armés à Nantes pour faire les voyages de l'Amérique sous l'escorte de ses vaisseaux, soit exécuté selon sa forme & teneur à l'égard des équipages de tous les bâtimens qui ont déjà été depuis le commencement de la guerre, ou qui seront par la suite armés dans les autres ports de son Royaume pour la même destination : En conséquence, veut Sa Majesté que lesdits équipages soient payés en entier de la solde stipulée par leurs engagemens, à compter du jour de la sortie des ports, rades ou rivières des lieux où ils auront armés, & ce conformément aux usages pratiqués jusqu'à présent en chaque port, jusqu'au jour de leur arrivée dans les rades & autres lieux où les convois auront été assemblés ; qu'ils reçoivent seulement moitié de ladite

solde pour tout le temps que les navires auront restés dans lesdites rades ou autres lieux de l'assemblée des convois, & que la solde leur soit payée en entier, à compter du jour du départ desdits lieux jusqu'à la fin du voyage.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, Gouverneur & Lieutenant général de la Province de Bretagne, aux Intendans de la Marine & des Classes, Commissaires généraux & ordinaires de la Marine, de tenir la main, chacun en droit soi, à l'exécution de la présente Ordonnance, qui sera lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera, & registrée aux Greffes des Amirautes. Fait à Malines le dix-huit Mai mil sept cent quarante-six. *Signé, LOUIS. Et plus bas, PHELYPEAUX.*

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

Portant que les équipages des navires revenus des isles de l'Amérique, sous l'escorte des vaisseaux de Sa Majesté, seront payés de leurs salaires en entier pendant le séjour que lesdits navires auront faits dans lesdites isles, jusqu'à concurrence du terme de six mois ; & seulement de la moitié pour tout le temps excédant ledit terme.

Du 17 Octobre 1748.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ÉTAT.

LEROI étant informé qu'il s'est élevé des contestations sur le payement de la solde des équipages des navires compris dans les flottes expédiées pour les isles Françaises de l'Amérique, sous l'escorte des vaisseaux de Sa Majesté, commandés par les sieurs Dubois de la Mothe & de l'Etendure, les officiers-marinières & matelots employés dans lesdits équipages, prétendant être payés de leurs salaires pour tout le temps de la durée du voyage, & les armateurs demandant au contraire qu'en exécution de l'article V de l'Ordonnance du mois d'Août 1681, titre de l'engagement & des loyers des matelots, ceux desdits équipages soient réduits à la moitié, pour le temps que les navires ont été retenus aux isles Françaises de l'Amérique pour attendre le départ des convois, & ce, en vertu de l'Ordonnance du 14 Mai 1745, portant défenses de partir desdites isles sans l'escorte des vaisseaux de Sa Majesté ;

à quoi étant nécessaire de pourvoir. Vu l'article V de l'Ordonnance du mois d'Août 1681, titre de l'engagement & des loyers des matelots, portant que si un navire est arrêté par ordre du Souverain pendant le cours du voyage, le loyer des matelots engagés au mois, courra pour moitié pendant le temps de l'Arrêt. Vir aussi l'article III de l'Ordonnance du 14 Mai 1745, portant défenses à tous capitaines & maîtres de navires, de partir des isles Françaises de l'Amérique sans l'escorte des vaisseaux de Sa Majesté : Oui le rapport, & tout considéré, Sa Majesté étant en son Conseil, interprétant le susdit article V de l'Ordonnance du mois d'Août 1681, titre de l'engagement & des loyers des matelots, a ordonné & ordonne, veut & entend que les équipages des navires qui ont été armés dans les différens ports du Royaume, & compris dans lesdites flottes expédiées pour les isles Françaises de l'Amérique, sous

L'escorte des vaisseaux de Sa Majesté, commandés par les sieurs Dubois de la Mothe & de l'Etendue, soient payés de leur solde en entier pendant tout le temps que la navigation desdits bâtimens aura duré, tant pour aller que pour revenir desdites isles, & en outre pour le séjour qu'ils y auront fait, jusqu'à la concurrence de six mois pour ledit séjour seulement, & sans préjudice de la durée de la navigation. Veut Sa Majesté qu'à l'égard de ceux d'entre lesdits navires qui auront resté plus de six mois aux isles Françoises de l'Amérique, les salaires des équipages soient réduits à la moitié pour tout le temps de séjour dont ledit terme aura été excédé : Ordonne Sa Majesté que les dispositions portées par le présent Arrêt, soient exécutées selon leur forme & teneur, nonobstant tous jugemens contraires qui peuvent avoir été rendus par les Officiers des sieges de l'Amirauté, lesquels demeureront nuls & comme non-avenus : N'entend néanmoins Sa Majesté rien changer ni préjudicier par le présent Arrêt, aux conventions qui, lors de la publication d'icelui, pourront avoir été faites à l'amiable entre les armateurs & équipages des

susdits navires, pour raison de ce que dessus ; voulant que lesdites conventions soient exécutées sans que les uns ni les autres puissent réclamer contre l'exécution d'icelles. Veut au surplus Sa Majesté que les dispositions du présent Arrêt, n'ayent lieu que pour les navires seulement qui ont fait partie des convois expédiés pour les colonies Françoises de l'Amérique, sous le commandement des sieurs Dubois de la Mothe & de l'Etendue, & non pour ceux qui auront été armés avant ou après lesdits convois.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, Gouverneur & Lieutenant général en la Province de Bretagne, aux Intendans de la Marine & des Classes, Commissaires généraux & ordinaires de la Marine, & à tous autres Officiers qu'il appartiendra, de tenir, chacun en droit soi, la main à l'exécution du présent Arrêt, lequel sera enregistré aux Greffes des Amirautés, lu, publié & affiché par-tout où besoin sera. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Fontainebleau le dix-sept Octobre mil sept cent quarante-huit. Signé, PHELYPEAUX.

ARTICLE VI.

EN cas que le voyage soit prolongé, les loyers des matelots loués au voyage, seront augmentés à proportion ; & si la décharge se fait *volontairement* en un lieu plus proche que celui désigné par l'affrètement, il ne leur en sera fait aucune diminution ; mais s'ils sont loués au mois, ils seront en l'un & l'autre cas, payés pour le temps qu'ils auront servi.

Les matelots loués au voyage semblent ici avoir leur revanche, cependant ce n'est qu'une justice qui ne leur est rendue, sans faire aucun tort à ceux qui sont loués au mois, puisque ceux-ci n'ont rien à dire étant payés pour le temps qu'ils auront servi, & qu'ainsi il leur importe peu que le voyage ait été allongé ou raccourci, attendu que dans ce dernier cas, ils peuvent aisément trouver de l'occupation ailleurs.

Si l'on dit qu'il en pourra être de même de ceux engagés au voyage, la réponse est, que c'est l'affaire du propriétaire du navire, d'avoir raccourci le voyage par son fait propre, & qu'il n'en doit pas moins payer le loyer convenu à forfait, attendu que dans la réalité, le voyage est fini pour le matelot. Il peut donc de cette manière faire la condition du matelot meilleure ; mais il ne lui est pas libre de la rendre plus onéreuse en prolongeant le voyage, & c'est la raison pour laquelle il lui doit alors une augmentation de loyer, à proportion de la prolongation du voyage. Tout

cela est exact & conforme aux regles de l'équité. C'est aussi la disposition de l'art. 19 des Jugemens d'Oleron, & de l'art. 32 de l'Ordonnance de Wisbuy.

Mais il faut prendre garde à ce mot, *volontairement*, qui désigne essentiellement que c'est par le fait propre du propriétaire ou du maître, que le voyage est racourci; d'où il faut conclure, que si c'est par contrainte comme par tempête, par les vents contraires, ou parce que le navire n'est plus en état de continuer sa route, qu'il y a nécessité d'abrèger le voyage, & de faire la décharge dans un lieu moins éloigné que celui de sa destination, il sera juste alors de diminuer à proportion le salaire du matelot, comme il est juste de l'augmenter en cas de prolongation, quelle qu'en soit la cause; c'est-à-dire, volontaire ou forcée.

Au reste, il n'y a point de différence à faire entre le maître & le matelot; en cas de racourcissement volontaire du voyage de la part du propriétaire, & par son ordre. Si c'est par le fait du maître, le salaire du matelot ne lui sera pas moins dû en entier, à la vérité; mais à l'égard du maître, non-seulement le sien sera diminué à proportion, mais même comme tenu des dommages & intérêts du propriétaire, ce sera à lui à l'indemniser de la diminution qu'il n'y a pas lieu de demander au matelot.

ARTICLE VII.

ET quant aux matelots & autres gens de l'équipage, allant au profit ou au fret, ils ne pourront prétendre journées ni de dédommagement, en cas que le voyage soit rompu, retardé ou prolongé, par force majeure, soit avant ou depuis le départ du vaisseau; mais si la rupture, le retardement, ou la prolongation arrive par le fait des marchands chargeurs, ils auront part aux dommages & intérêts qui seront adjugés au maître, lequel, aussi-bien que les propriétaires, seront tenus de ceux des matelots, si l'empêchement arrive par leur fait.

CET article a toute la clarté requise, & le Commentateur en a très-bien pris le sens.

Il y est bien décidé, par rapport à l'engagement au profit, ou au fret, que dans les trois cas énoncés dans les trois articles précédens, c'est-à-dire, du voyage rompu, retardé ou prolongé, avant ou depuis le départ du navire, il n'est dû aux gens de l'équipage ni journées ni dédommagement, si l'événement est causé par force majeure, parce qu'ils doivent suivre la bonne & la mauvaise fortune, & courir tous les risques du navire; note deuxième sur l'article 19 des Jugemens d'Oleron: mais que si cela arrive par le fait des propriétaires ou marchands chargeurs, le maître & les gens de son équipage auront contr'eux des dommages & intérêts à prétendre, à dire d'experts; & enfin, que si c'est par le fait du maître, il dédommagera son équipage, duquel dédommagement le propriétaire sera aussi tenu comme responsable des faits du maître.

ARTICLE VIII.

EN cas de prise, bris & naufrage avec perte entière du vaisseau & des marchandises, les matelots ne pourront prétendre aucuns loyers, & ne seront néanmoins tenus de restituer ce qui leur aura été avancé.

LA condition du maître & des gens de l'équipage d'un vaisseau est telle ; que le sort de leurs loyers dépend de la conservation du bâtiment & du fret des marchandises dont il est chargé.

Ce fret, avec le corps & quille du navire, ses agrêts, apparaux & ustensiles, voilà leur gage, & ils n'ont aucune autre assurance pour le payement de leurs loyers.

Rien n'est mieux établi ; la justice n'y est du tout point blessée, & quand il en seroit autrement, la politique & l'intérêt de la navigation exigeroient nécessairement que cette loi fût maintenue dans toute sa vigueur.

L'intérêt guide les hommes en général, & des gens de cette espèce en sont plus susceptibles encore que d'autres. S'ils cessent d'avoir intérêt à la conservation du navire & de ses marchandises, au moindre péril dont ils seroient menacés, ils ne songeroient qu'à sauver leur vie, sans se mettre en peine du reste. Il étoit donc juste, & du bien public, d'attacher leur fortune à celle du vaisseau.

Ainsi ceux qui prétendoient, il y a quelques années, qu'il falloit assurer subsidiairement aux matelots le fret que le navire avoit gagné en allant, n'y entendoient rien, & se méprennent d'une étrange sorte. La raison qu'ils alléguoient que ce fret de l'aller appartenoit au navire, comme celui du retour, & qu'ainsi ils devoient également être affecté au payement des loyers de l'équipage, n'étoit que spécieuse, n'étant pas question de donner une plus grande assurance aux matelots, dès que le navire & le fret du retour étoient suffisans pour répondre de leurs loyers.

Or, il n'est point de vaisseau qui, avec le fret des marchandises de retour, ne soit d'une valeur supérieure aux gages de l'équipage, en supposant qu'il arrive à bon port. Cela doit suffire sans leur offrir d'autres sûretés sous quelque prétexte que ce soit, afin de les exciter continuellement à la conservation du gage qu'ils ont sous leurs yeux, & qu'ils savent être le seul qu'on leur donne.

Ceux qui protégoient ainsi les matelots contre les armateurs, & par conséquent contre l'intérêt du commerce maritime, n'insistoient pourtant pas beaucoup sur le fret gagné en allant en droiture aux îles de l'Amérique ; ils se rebattoient principalement sur les voyages de Guinée, & delà à l'Amérique, pour conclure que le fret acquis pour la traite des noirs, devoit suivre le navire jusqu'à son retour.

Mais, 1°. En cela, d'un seul voyage, ils en faisoient deux. 2°. Malgré la division qu'ils faisoient du voyage en deux parties, ils assignoient le fret entier

de la premiere partie du voyage aux matelots, tandis qu'en tout cas il auroit fallu borner cet assignat aux loyers gagnés simplement durant cette premiere partie du voyage. 3°. Cette distinction là, même, ne convenoit pas plus au fret supposé gagné à la côte de Guinée, qu'à celui du voyage de l'aller directement aux isles de l'Amérique. 4°. Enfin, on ne prenoit pas garde que de maniere ou d'autre, c'étoit ou supprimer ou diminuer considérablement l'intérêt vif & pressant que l'Ordonnance a voulu que les matelots prissent à la conservation du navire & du fret des marchandises de son chargement, en ne leur donnant pas absolument d'autre sûreté pour le payement de leurs loyers, sans examiner si le navire avoit gagné un fret en allant ou non.

C'étoit donc distinguer où l'Ordonnance ne distingue point, ou plutôt c'étoit vouloir ajouter à l'Ordonnance, qui ne parle dans l'article suivant que du fret des marchandises sauvées, pour l'affecter, avec les débris du navire, au payement des gages des matelots.

De sorte qu'il faut tenir pour constant, qu'en cas de prise, bris & naufrage, avec perte entiere du vaisseau & des marchandises, les matelots n'ont aucuns loyers à prétendre, & qu'ils sont non-récevables à obliger les propriétaires du navire de rapporter à leur profit le fret de l'aller, sous quelque prétexte que ce soit.

Il n'y auroit d'exception à cela, que pour le cas où il seroit évident que la valeur du navire & du fret à son retour, n'auroit pas suffi pour le payement des loyers, en le supposant arrivé à bon port, & que dans la même hypothese, le propriétaire du navire se trouvât en faillite ou insolvable, (car étant en état de payer, il n'y auroit pas de difficulté, n'étant pas recevable à abandonner le navire & le fret aux gens de l'équipage, pour demeurer quitte envers eux des loyers à eux dûs) dans ce cas là, dis-je, de l'insolvabilité du propriétaire, & de l'insuffisance du navire & du fret des marchandises de retour pour payer les loyers, je ne doute nullement que les gens de l'équipage, soit que le navire arrivât à bon port ou non, ne fussent fondés à prétendre sur le fret de l'aller, le supplément de ce qui manqueroit au payement de leurs gages, déduction faite de la valeur du navire & du fret des marchandises de retour, comme si tout fût arrivé à bon port, & que pour ce supplément, ils ne conservassent leur privilege sur ce même fret s'il étoit encore dû; sauf, dans le cas contraire, à entrer en réparation, pour ce même supplément, avec les autres créanciers, sur tous les biens & effets du propriétaire; leur débiteur commun.

Notre article ajoute, qu'ils ne seront pas tenus néanmoins de restituer ce qui leur aura été avancé sur leurs gages ou loyers, & cela est juste; soit parce que ces avances, qui sont de deux mois pour les voyages des isles, & de trois mois pour ceux de Guinée, & delà à l'Amérique, sont presque toujours consommées à leur départ; soit parce qu'il est entendu que c'est une somme qui leur est payée à forfait, qu'ils aient le temps de la gagner ou non par leur service, de maniere qu'elle leur est toujours acquise, sauf l'imputation qui en doit être faite sur leurs loyers, s'il leur en est dû au-delà de ces avances.

ARTICLE IX.

SI quelque partie du vaisseau est sauvée, les matelots engagés au voyage ou au mois, seront payés de leurs loyers échus, sur les débris qu'ils auront sauvés; & s'il n'y a que des marchandises sauvées, les matelots, même ceux engagés au fret, seront payés de leurs loyers par le maître à proportion du fret qu'il recevra; & de quelque manière qu'ils soient loués, ils seront en outre payés des journées par eux employées à sauver le débris & les effets naufragés.

PUISQUE le maître & les matelots n'ont pas d'action contre le propriétaire du navire pour le paiement de leurs loyers en cas de naufrage; comme n'ayant pour gage que le navire & le fret des marchandises sauvées, il est de leur intérêt de sauver du naufrage tout ce qu'ils pourront, tant des marchandises que des débris du navire, avec ses agrès & apparaux, pour y exercer leur privilège après les frais de sauvement & de justice payés; savoir sur les débris du navire pour toute leur valeur, & sur les marchandises, jusqu'à concurrence du fret qu'elles doivent à proportion du voyage avancé; & cela sans distinguer si ce fret a été payé d'avance, & déclaré acquis ou non, une pareille convention ne pouvant en ce cas préjudicier à l'équipage.

Mais ces deux objets concurremment, ne sont affectés qu'aux matelots engagés au voyage ou au mois; c'est-à-dire, qu'il n'y a qu'eux qui puissent se venger sur les débris du navire, aussi-bien que sur le fret des marchandises, & y prétendre le paiement de leurs loyers échus; savoir les engagés au mois, jusqu'au jour du naufrage, & ceux engagés au voyage, à proportion du voyage avancé, comme dans l'espèce de l'art. 4 ci-dessus, la décision devant être la même dans les deux cas.

A l'égard des matelots engagés à la part du fret, leur droit est borné au fret des marchandises sauvées, duquel fret le partage se fera entr'eux & le maître, aux termes des conventions de leur engagement ou de l'usage à défaut de convention.

Quant aux matelots engagés à la part du profit, ils n'ont rien à prétendre, ni sur les débris du navire, ni sur le fret des marchandises; & cela est évident, puisqu'ici toute idée de profit disparaît, à moins qu'on ne sauve quelque portion de la chose dans laquelle ils ont part, auquel cas leur droit se borne à en demander le partage.

Mais de quelque nature que soit l'engagement des matelots, il est juste qu'ils soient payés personnellement des journées par eux employées à sauver les débris du navire & les effets naufragés, puisque ce travail, qui leur est étranger en quelque sorte, auroit été payé à d'autres, s'ils n'avoient pas voulu s'en charger.

Il est pourtant à observer à ce sujet, par rapport aux matelots engagés au mois ou au voyage, que comme il n'y a qu'eux qui aient droit aux débris du navire, c'est sur ces mêmes débris qu'il convient de déduire ce qui est payé aux matelots personnellement pour les journées qu'ils ont em-

ployés à les sauver. A cet effet il convient d'en faire la distinction, aussi-bien que des frais de justice relatifs au sauvement particulier de ces débris, afin de voir, tout cela déduit, ce qui restera de la vente des débris, dont le produit net, sera seulement sujet à répartition entre tous les gens de l'équipage, tant au profit de ceux qui n'auront pas concouru à sauver les débris, que de ceux qui y auront travaillé, & qui, à cause de cela, auront été indemnisés de leur travail par le payement de leurs journées.

En ce qui concerne les marchandises sauvées, les matelots qui auront travaillé à les sauver, seront payés tout de même de leurs journées, sur la valeur totale de ces marchandises, après les frais de justice faits à cet égard, qui seront pareillement distingués de ceux concernans les débris du navire. Mais comme, tant les matelots loués au voyage ou au mois, que ceux engagés à la part du fret, sont en droit d'exiger le fret de ces marchandises, & que les frais faits pour le sauvement des marchandises, regarde le fret aussi-bien que les marchandises, ce même fret supportera sa portion des frais de sauvement au sol la livre de la valeur restante des marchandises; de manière qu'il n'y aura de distribution du fret à faire entr'eux, que de ce qui en restera après la déduction proportionnelle des frais.

Enfin, pour ce qui est des matelots engagés à la part du profit, ils seront aussi payés distributivement des journées par eux employées à sauver, tant les débris du navire que les marchandises chargées à fret, & celles dans lesquelles ils ont une part à prétendre; à condition néanmoins par rapport à ces dernières, que le prix des journées qu'ils auront employées à cet égard, & qu'ils auront reçu, sera supporté par la totalité de ces mêmes marchandises, comme avarie commune, à l'effet de diminuer d'autant à proportion, leur part contingente dans lesdites marchandises.

Il résulte de tout ceci, qu'en cas de naufrage il est libre aux matelots d'abandonner tout, quoique l'art. 3 des jugemens d'Oleron, & l'art. 24 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique, semblent décider le contraire. La raison est qu'il ne leur est dû, par l'armateur ou propriétaire du navire personnellement, aucuns loyers ni frais de conduite pour s'en retourner chez eux; par conséquent il n'y a rien à leur dire s'ils refusent de travailler à sauver les débris. Mais il est de leur intérêt d'y travailler, puisque les débris du navire & le fret des marchandises qu'ils sauveront seront affectés au payement de leurs loyers & des frais de leur conduite, sur le tout déduit le payement de leurs journées, avant que les autres qui n'auront pas travaillé puissent rien prétendre dans ce qui aura été sauvé.

Par rapport au capitaine, l'art. 26 du titre qui le concerne, lui imposant l'obligation de sauver tout ce qu'il pourra, c'est à lui alors à retenir auprès de lui ses matelots, autant qu'il sera en son pouvoir; ce qui est conforme à l'art. 31 des loix Rhodiennes en ces termes : *Exercitor verò cum nautis opem ferat, ut salvetur.*

On dira peut-être qu'il seroit juste, à l'égard des matelots qui refusent de travailler au sauvement, de les priver du payement de leurs loyers échus, sur les débris du navire & sur le fret. Mais il faudroit une loi qui le décidât expressément; car enfin, leurs loyers leur sont dûs sur ces objets qui y sont spécialement affectés, qu'ils aient concouru ou non à les sauver. Dès qu'ils sont sauvés ils le sont à leur profit, comme ils le sont au profit de tous autres qui y ont intérêt, présens ou absens.

ARTICLE X.

S Il le maître congédie le matelot sans cause valable avant le voyage commencé, il lui payera le tiers de ses loyers, & le total si c'est pendant le voyage, *avec les frais de son retour*, sans les pouvoir passer en compte aux propriétaires du bâtiment.

DANS cet article, le maître est évidemment mis en opposition avec le reste de son équipage, & malgré cela il doit servir de règle pour le cas où le propriétaire congédie le maître, soit parce qu'il n'y a aucun autre article dans l'Ordonnance qui ait prévu ce cas, soit parce qu'il est naturel que la décision soit la même, dans la circonstance où le propriétaire révoque le maître, que dans celle où le maître congédie le matelot. V. *suprà* art. 4, titre 8 du liv. 2.

Ce pouvoir au reste qu'a le maître de congédier de son chef le matelot ou tout autre homme de son équipage, ne doit s'entendre que du cas, où il n'est pas dans le lieu de la demeure du propriétaire du navire. S'il en est autrement il ne le peut que de l'aveu du propriétaire, par la raison qu'aux termes de l'article 5 du tit. premier, liv. 2, il ne peut former son équipage que de concert avec lui, s'il est sur le lieu.

Il est vrai que le propriétaire ne doit pas être présumé vouloir forcer un maître de garder un matelot qui ne lui est pas agréable; mais enfin le maître ne doit pas le congédier d'autorité sans le consentement du propriétaire, & cette seule entreprise peut engager le propriétaire à lui imposer la nécessité de le garder, comme il en a le droit en effet, puisque le maître ne tient que de lui son pouvoir. V. les notes sur ledit art. 5.

Le matelot étant congédié sans cause valable, devrait être payé de son salaire en entier aux termes de la loi 38, ff. *de locat.* puisqu'il n'a pas dépendu de lui de remplir son engagement; mais notre Ordonnance distingue. Si c'est avant le voyage commencé, cet article veut que pour indemnité, il lui soit payé le tiers de ses loyers; (l'Ordonnance de Wisbuy art. 3. lui accorde la moitié des loyers en ce cas;) c'est-à-dire, le tiers indistinctement, si l'engagement est au voyage à forfait, ou le tiers eu égard à la durée ordinaire du voyage, si l'engagement est au mois; & cela sans qu'il soit question de lui payer en outre les journées qu'il a employées à équiper le navire, attendu que l'article ne le dit pas comme l'art. 3, & qu'il s'agit ici du tiers des loyers au lieu du quart. Et si c'est pendant le voyage, toujours sans cause valable, les loyers seront payés en entier au matelot, *avec les frais de son retour* ou conduite, jusqu'au lieu du départ du navire. De même l'Ordonnance de la Hanse Teutonique art. 41 & 42; de même aussi celle de Wisbuy art. 3, si ce n'est qu'elle ne parle pas des frais du retour.

Si notre article ne fait pas mention non plus dans ce cas, du matelot congédié avant le voyage commencé, c'est qu'il suppose le matelot engagé dans le lieu même de sa demeure; de sorte que s'il en étoit autrement, & que le maître

l'eût fait venir d'ailleurs, il y auroit lieu dans ce cas de lui adjuger, outre le tiers de ses loyers, les frais de son retour chez lui.

Ces frais de conduite par rapport aux gens de mer qui servent sur les vaisseaux du Roi, sont fixés par l'article 5 du Règlement du 10 Mai 1728, à trois sols par lieue pour les officiers-mariniers, & à deux sols aussi par lieue pour les matelots. Mais par la nouvelle Ordonnance du 12 Décembre 1759 art. 3, la conduite des simples novices est portée à trois sols par lieue; ce qui doit faire une augmentation à proportion pour les officiers mariniens & les matelots.

En ce qui concerne les gens de mer servans sur les navires marchands, ils sont réglés par l'article 4 de l'Ordonnance du premier Août 1743; savoir, pour le capitaine en second & autres officiers-mariniers sur le pied de 4 sols par lieue, & pour les matelots & les mousses à raison de 3 sols aussi par lieue. Mais ce n'est que pour le retour qui se fait par terre; s'il se fait par mer, & que les officiers ou matelots gagnent des salaires sur les vaisseaux dans lesquels ils seront embarqués, il ne leur fera rien payé pour leur conduite; mais s'ils ne sont reçus sur les vaisseaux que comme passagers, ils seront défrayés du coût de leur subsistance & de leur passage, au prix qui sera convenu avec les capitaines qui les recevront sur leur bord. C'est la disposition de l'article 5. L'article suivant ajoute que si les navires où passeront lesdits officiers & matelots, ne sont pas destinés pour le lieu de leur département, alors ils recevront outre leur passage par mer, de quoi se conduire chez eux à proportion du chemin qu'ils auront à faire par terre depuis le lieu où ils seront débarqués.

Au moyen du nouvel ordre établi, suivans lequel les gages ne doivent plus être payés aux gens de mer que dans le lieu de leur département, les frais de leur conduite chez eux doivent leur être payés dans tous les cas où ils ne sont par renvoyés chez eux par mer. Mais ces frais de conduite suivant les circonstances, leur sont dûs outre leurs gages, ou ne leur sont accordés qu'à valoir sur leurs loyers, ou en déduction de leur solde, & c'est ce qu'il convient de distinguer.

Aux termes de l'article premier de l'Ordonnance du premier Août 1743 déjà citée, les frais de conduite leur sont dûs, à mon sens, outre leurs gages & journées toutes les fois qu'ils sont congédiés sans sujet, soit dans les pays étrangers ou dans les ports du Royaume, autres que ceux où les navires auront été armés, soit en conséquence du désarmement desdits navires aussi ailleurs que dans le lieu de l'armement.

La conduite sera pareillement payée, suivant l'art. 2, à ceux qui seront débarqués pendant le cours des voyages, par ordre des Consuls & autres officiers établis par Sa Majesté dans les pays étrangers, ou des officiers des classes dans les ports du Royaume, pour faire cesser les troubles qu'il pourroit y avoir à leur occasion dans les navires, ou pour d'autres causes particulières jugées nécessaire par lesdits officiers, dont ils feront mention sur les rôles d'équipage; mais alors il est évident que cette conduite n'est payée qu'en déduction des gages.

L'article 3 porte que les capitaines qui laisseront dans les hôpitaux des gens de leur équipage qui auront été débarqués malades, seront tenus de pourvoir aux frais des maladies contractées pendant le voyage, & à la dépense nécessaire pour les mettre en état de se conduire chez eux, ou pour fournir en cas de mort, aux

frais de leur enterrement. Ils déposeront pour cet effet une somme suffisante, ou donneront une caution solvable, qui fera sa soumission au bureau des classes ou dans la chancellerie du Consulat. *Idem* l'art. 20 du Règlement du 22 Juin 1753.

Les articles 4, 5 & 6 régulent les frais de conduite par terre & par mer; ils sont rapportés ci-dessus, & le septième enjoint aux Commissaires aux classes de s'y conformer.

En cas de naufrage des navires, le produit des débris & du fret des marchandises sauvées sera distribué entre les gens de l'équipage à proportion de ce qui leur sera dû pour leurs loyers & les frais de leur retour; & en cas d'insuffisance ils toucheront par contribution au sol la livre. C'est le sens de l'article 8.

Par l'article 9 les officiers-mariniers ou matelots, qui demanderont leur congé pendant le cours des voyages, ne pourront l'obtenir, à moins que ce ne soit pour causes jugées valables & indispensables, par les officiers des classes dans les ports du Royaume, ou par les Consuls ou leurs représentans dans les pays étrangers, desquelles causes il sera fait mention sur le rôle d'équipage.

Alors ceux qui auront été ainsi congédiés, sur la demande qu'ils en auront faite, ne pourront rien prétendre pour leur conduite; il pourra seulement leur être payé à compte des gages qui leur seront dûs une somme suffisante pour se rendre chez eux, laquelle sera réglée par les officiers des classes & Consuls, conformément à la Déclaration du 18 Décembre 1728.

Il s'ensuit donc delà que la conduite est due, outre les gages, toutes les fois que les gens de mer sont congédiés sans cause.

Cependant cette Ordonnance ne s'est pas expliquée sur tout ceci d'une manière à lever tous les doutes.

Lorsque le matelot est congédié pour mutinerie, &c. je pense qu'il ne lui est dû que ses gages, & que ses frais de conduite ne lui sont payés qu'à valoir sur ses gages, tout comme lorsqu'il obtient son congé.

Mais au désarmement, lorsqu'il se fait hors du lieu du département du matelot, la conduite lui est-elle due par le capitaine outre ses gages? Je crois que oui, si l'on a fait venir le matelot de chez lui pour ce voyage, & qu'il en doit être autrement si le matelot a été trouvé tout rendu sur le lieu. Sentence conforme de Marseille du 15 Avril 1749, suivie d'un jugement aussi conforme du mois d'Octobre 1752, M. Emerigon tenant l'audience.

En cas de naufrage, on sent bien qu'il ne lui en est pas dû autrement que sur le produit des débris & du fret, puisqu'il n'a pas même de gages à prétendre contre le propriétaire du navire, personnellement & sur ses autres biens. Il n'en est pas dû non plus, lorsque l'équipage est congédié à l'occasion du mauvais état du navire qui est jugé ne pouvoir plus naviger. Ainsi décidé à Marseille le 3 Septembre 1754; mais je doute qu'il ait bien jugé, à moins que le propriétaire n'eût fait l'abandon du navire.

Il n'est parlé nulle part de la conduite due au capitaine congédié, en telles circonstances qu'il n'a pas de dommages & intérêts à prétendre; par exemple

lorsque le voyage est rompu par force majeure, interdiction de commerce ou autrement sans le fait des propriétaires. Il ne seroit pas naturel de le faire contenter des 4 sols par lieue, accordés aux officiers mariniens, attendu la supériorité de son grade. A défaut d'usage sur cela, parce que ce cas ne peut arriver que très-rarement, & que l'on a coutume alors de s'arranger à l'amiable, on pourroit accorder au capitaine pour sa conduite & le port de ses hardes 10 à 12 sols par lieue.

Ce que notre article dit à la fin, que le maître ne pourra *passer en compte ces loyers aux propriétaires du navire*, ni les frais du retour, regarde les deux cas du congé donné au matelot, avant ou pendant le voyage, la raison étant égale, puisqu'il s'agit d'un congé sans cause valable.

Il y a pourtant une exception à faire par rapport au congé donné pendant le voyage; c'est au sujet des loyers réellement gagnés par le matelot jusqu'au jour de son congé. Ces loyers-là, rien n'empêche le maître de les porter en dépense, si le matelot congédié n'a pas été remplacé à plus haut prix. On pourroit dire même, s'il n'a pas été remplacé, que le propriétaire devroit passer en compte la totalité de ces loyers, puisqu'il n'en souffre aucune perte; sans compter qu'il seroit difficile de convaincre le maître d'avoir congédié le matelot sans cause raisonnable.

C'est une cause valable de congé pour le matelot, & pour tout officier marinier, s'il ne fait pas son métier, ce qui gît en examen & en preuve, ou le sachant, s'il est blasphémateur, voleur, mutin, violent ou querelleur, de manière à causer du désordre dans le navire. De même encore s'il est trop indocile, s'il résiste au maître & à ceux qui ont droit de le commander, ne faisant le service qu'à mesure qu'il est châtié. Art. 6 des Jugemens d'Oleron, art. 29 & 31 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique.

L'article 2 de l'Ordonnance de Wisbuy dit, que tout pilote, contre-maître ou matelot qui ne saura pas son métier sera tenu de rendre au maître ce qu'il aura reçu par avance, & cela est juste. Mais ce qu'il ajoute, que le congédié payera en outre la moitié de ce qui lui aura été promis, il est trop rigoureux. L'article 27 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique lui fait perdre ses gages, & veut qu'au retour du voyage *il soit puni selon son démérite*.

Par rapport aux officiers majors & au chirurgien, outre leur inexpérience, ils peuvent être congédiés pour cause moins grave, parce qu'on exige d'eux une certaine politesse. Ainsi s'il manquent considérablement au maître, s'il survient de l'inimitié par leur faute, entre quelques-uns d'eux & lui, si celui qui commande dans son absence maltraite sans raison l'équipage. Dans tout ces cas & autres semblables qu'il n'est pas possible de détailler, le congé est donné avec cause valable. D'où il s'ensuit qu'il n'est dû aucuns loyers à ceux qui sont ainsi congédiés avant le départ du navire, mais seulement le paiement des journées qu'ils ont employées à l'équiper, ou la demi-solde pendant ce temps-là, sans aucuns frais de conduite attendu que c'est leur faute; & que s'ils sont congédiés pendant le voyage, les loyers ne leur sont dûs qu'à raison du temps qu'ils ont servi, sans frais de conduite tout de même. Note sur l'art. 29 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique.

L'article 62 de l'Ordonnance de Wisbuy est trop rigoureux encore, en ce qu'il porte, que si le maître découvre que le matelot soit attaqué d'une maladie

contagieuse ou dangereuse, il le pourra quitter à la première terre qu'il arrivera sans lui payer aucuns gages.

En ce qui concerne le pilote & le second capitaine en particulier, je croirois que quelque cause raisonnable qu'il y eût de les congédier, le maître auroit tort de l'entreprendre de son chef, & qu'il devroit se pourvoir en justice pour faire prononcer leur destitution; sans quoi il s'exposeroit à répondre des événemens qui en pourroient résulter envers les propriétaires. Car enfin des officiers de ce rang sont trop nécessaires à la conduite du navire, pour qu'on puisse s'en passer; & d'un autre côté il n'est pas facile de les remplacer exactement, au moins dans le cours du voyage.

Il a déjà été observé, que cet article a été adapté dans la pratique au cas où le propriétaire ou l'armateur congédie le maître; mais on ne peut guère supposer ce congé qu'avant le voyage commencé, à moins que l'armateur n'ait mis quelque personne de confiance dans le navire, à laquelle il ait donné une procuration portant pouvoir de révoquer le maître comme il le pourroit lui-même. Quoiqu'il en soit, en cas de révocation du maître, il faudra suivre les décisions portées par cet article, sans préjudice des dommages & intérêts que le maître pourra être en droit de prétendre d'ailleurs.

J'ai dit, le propriétaire ou l'armateur, pour marquer, à l'égard de ce dernier, le cas où il y a plusieurs propriétaires du navire, & pour faire entendre qu'il n'est pas nécessaire alors du consentement de ces différens propriétaires, pour que l'armateur puisse valablement congédier le maître & tout autre homme de l'équipage, sa qualité d'armateur l'autorisant de plein droit à disposer à son gré de tout ce qui concerne l'armement du navire, comme représentant éminemment tous les propriétaires ensemble.

Au surplus, il n'est plus permis aux capitaines de congédier leurs matelots durant le voyage aux îles de l'Amérique ou ailleurs, avec cause ou sans cause, sans l'aveu de l'Intendant ou Commissaire ordonnateur de la marine, à l'effet de quoi le congé doit être visé par un d'eux. Ordonnance du 23 Décembre 1721, rapportée ci-dessus art. 3, tit. des matelots, qui est le 7 du liv. 2. Depuis par autre Ordonnance du premier Août 1743, ci-dessus transcrite, il a encore été réglé, art. 9, que le congé ne sera accordé aux gens de mer qui le demanderont, que pour causes particulières jugées valables par les officiers des classes dans les ports du Royaume, ou par les Consuls, ou leurs représentans dans les pays étrangers, desquelles causes il sera fait mention sur le rôle d'équipage. V. les articles 2 & 3, tit. des matelots ci-dessus.

Dans le temps de notre Ordonnance, & long-temps encore après; c'étoit des armateurs ou des capitaines que les officiers marins & les matelots recevoient directement leurs gages, soit en cas de désarmement après le voyage fini, soit en cas de congé durant le voyage, ou de quelque autre manière que les gages leur fussent dûs en tout ou partie.

Mais depuis, le payement des gages & loyers des matelots a été réglé de manière qu'ils ne les touchent plus, en quelque cas que ce soit, que dans le lieu de leur domicile. Suivant ce plan, lors du désarmement & après que l'équipage a passé en revue devant le Commissaire aux classes, le décompte se fait d'un chacun en présence du commissaire; après quoi l'armateur ou le capitaine est obligé de payer la somme à laquelle s'élève le décompte de tous ceux qui sont

du lieu ou du département, lesquels doivent être satisfaits sans délai, mais il n'est point nécessaire que ce soit en présence du Commissaire. A l'égard des autres, on ne leur paye qu'une somme pour leur conduite, & on les remet à toucher le surplus dans le lieu de leur département; à l'effet de quoi l'armateur délivre une lettre de change que le Commissaire envoie à celui du département où les payemens doivent se faire. La raison de cela est la crainte trop bien fondée, que les matelots & officiers mariniens, s'ils recevoient leurs gages hors de leur pays, ne les consommasent en débauches ou autres folles dépenses, au préjudice de leurs familles.

Ce qui doit uniquement surprendre dans ce nouvel arrangement, c'est qu'il n'ait pas été pris plutôt la même précaution ayant déjà été employée au sujet des officiers mariniens & matelots étant au service des vaisseaux du Roi, par l'Ordonnance du 20 Octobre 1672, qui avoit réglé qu'ils ne seroient payés tout de même qu'à leur retour dans le lieu de leur département, & qu'il leur seroit simplement délivré, lors du désarmement, une somme convenable pour s'en retourner chez eux. Et pour sûreté de leur paiement il étoit dit, qu'il seroit fait en présence des Magistrats & Consuls des villes & lieux de leur demeure, de leurs femmes & de leurs enfans, afin que personne n'en ignorât; disposition renouvelée par l'Ordonnance de 1689, art. 2, tit. 3 du liv. 8.

Mais si l'on a tardé à veiller tout de même à la conservation des gages & loyers des matelots employés sur les vaisseaux marchands, on a pris d'un autre côté de justes mesures pour les mieux assurer encore à leur famille; & cela dans tous les cas, soit en défendant de leur donner des à comptes durant le voyage, & de leur payer leur solde en cas de congé ou de désarmement, ailleurs que dans le lieu du départ, soit en déclarant nulles les dettes qu'ils pourroient contracter sans l'aveu des Commissaires aux classes. Et ces mesures sont telles que loin qu'il y ait rien à y ajouter, on peut dire qu'elles pèchent au contraire par excès.

La première loi que nous ayons sur cela, est la Déclaration du Roi du 18 Décembre 1728. Elle a été suivie d'abord d'un Arrêt du Conseil du 19 Janvier 1734, qui, en exécution & interprétation de ladite Déclaration du 18 Décembre 1728, a fait défenses aux capitaines, maîtres ou patrons de payer aucuns loyers aux matelots & autres gens de leurs équipages, dans les ports où ils désarmeront, autres que ceux où ils auront équipé les navires qu'ils commanderont; & ce, à peine de 60 liv. d'amende pour chaque matelot ou autres personnes de l'équipage; & leur a enjoint, sous la même peine de 60 liv. d'amende, de remettre les loyers qui pourront être dûs auxdits matelots & autres, entre les mains des officiers de classes, pour le paiement en être faits auxdits matelots & autres, dans leur département; lesquels officiers des classes seront tenus de faire mention de la remise des loyers qui aura été faite entre leurs mains, au bas de la copie du rôle d'équipage qu'ils remettront signé d'eux auxdits capitaines, maîtres ou patrons, pour leur décharge. Veut Sa Majesté que lesdits capitaines, maîtres ou patrons, ne puissent payer sous quelque prétexte que ce soit, dans les pays étrangers, aux matelots & autres gens de leurs équipages, ce qui pourra leur être dû pour leurs loyers, à peine de 100 liv. d'amende pour chaque matelot ou autre; qu'ils ne puissent pareillement, à peine de 60 liv. d'amende, sous quelque cause & prétexte que ce soit, même dans

le cas du désarmement des navires qu'ils commanderont, donner aux matelots & autres gens de l'équipage, aucun à compte sur leurs loyers, dans les ports du Royaume, terres & pays de l'obéissance de Sa Majesté, autres que les ports où ils auront équipé lesdits navires, ni dans les pays étrangers, à moins que ce ne soit dans les ports du Royaume, du consentement des officiers des classes, & dans les pays étrangers de celui des Consuls, Vice-consuls ou autres personnes chargées des affaires de la marine de Sa Majesté dans lesdits pays; duquel consentement lesdits capitaines seront tenus de faire faire mention, par ceux qui le donneront, au bas de leur rôle d'équipage. Ordonne au surplus l'exécution de ladite Déclaration du 18 Décembre 1728: mais ces autres dispositions ne regardent que les défenses faites aux capitaines d'embarquer ou de débarquer des matelots ou passagers qui ne soient compris dans les rôles d'équipage, ou sans en faire faire mention sur leurs rôles; sur quoi voir l'art. 16, tit. du capitaine, & le Règlement dernier du 11 Juillet 1759, inséré sur l'art. 3 du tit. des matelots.

Les motifs de la Déclaration sont, que le commerce des sujets du Roi étoit souvent interrompu par la désertion des matelots auxquels on avoit la facilité de donner des à comptes sur leurs loyers, & même de leur payer en entier ce qui pouvoit leur être dû avant que le voyage fût fini; qu'il arrivoit delà que les matelots faisoient un mauvais usage des sommes qu'ils recevoient & les consommoient en dépenses inutiles; d'où s'ensuivoit leur désertion, n'ayant plus d'intérêt de retourner dans leurs familles, où il étoit juste néanmoins de les attirer en les y renvoyant pour toucher leurs gages.

Et les motifs de l'arrêt; que ladite Déclaration du Roi étoit éludée en ce que les capitaines, de concert avec les matelots, supposant que les vaisseaux désarmoient dans les ports où ils relâchoient, se faisoient assigner par leurs matelots, & laissoient porter des Sentences par défaut contr'eux, que les officiers de l'Amirauté ne refusoient pas de rendre, sous prétexte que par ladite Déclaration le cas du désarmement en d'autres ports que ceux de l'armement n'étoit pas prévu; pour à quoi remédier est intervenu ledit Arrêt du Conseil.

Pareil Règlement fait pour les navires désarmés aux colonies par Ordonnance du 19 Juillet 1742, le premier article porte, que

Les capitaines de navires qui seront désarmés à l'avenir dans les colonies Françaises, soit pour y avoir été jugés hors d'état de naviger, ou pour d'autres causes, seront tenus de faire le décompte de la solde due à chacun des gens de leur équipage, en présence des Commissaires de la Marine ou de tel autre officier chargé du détail des classes.

Par l'art. 2, les décomptes seront remis auxdits Commissaires de la Marine ou autres officiers qui en feront les fonctions, avec une lettre de change du montant en argent de France, tirée par les capitaines sur les armateurs des navires, pour être lesdites pièces envoyées par lesdits officiers, au Commissaire du port, où le navire aura été armé, lequel après avoir reçu le montant des lettres de change, en fera faire la distribution aux équipages ou à leurs familles en conformité des décomptes.

Lorsqu'il y aura dans la colonie, ou un navire aura été désarmé, d'autres bâtimens sur lesquels les gens de mer de l'équipage du navire désarmé, pourront être embarqués & gagner des salaires pour revenir dans les ports

de leur département, il ne leur sera rien payé sous prétexte de conduite pour leur retour. Mais s'il n'y a pas de navires sur lesquels ils puissent être embarqués, il leur sera accordé la conduite, sur le pied d'un ou de deux mois de solde, à proportion du retardement que pourra leur causer le défaut d'occasion pour le retour : ce qui sera réglé par les Intendants ou les Commissaires de la Marine, établis dans les colonies. C'est la disposition des art. 4 & 5 de ladite Ordonnance.

Et l'art. 6 en enjoignant aux capitaines, dont les navires auront été désarmés aux colonies, de se conformer à ladite Ordonnance sur peine de 100 liv. d'amende, leur défend, sous la même peine, de payer par eux-mêmes la solde due aux gens de mer de leurs équipages, à moins que, dans des circonstances particulières, ils n'obtiennent pour cet effet une permission expresse des Intendants ou Commissaires-ordonnateurs, lesquels pourront seuls, à l'exclusion de tous autres officiers, donner de pareilles permissions. Toutes ces dispositions ont été renouvelées & confirmées dans le Règlement du 11 Juillet 1759, il est transcrit sur l'art. 3, tit. des matelots.

Le motif de tout ceci est, comme il a été observé, de conserver aux gens de mer & à leurs familles, leurs gages & loyers, qu'ils consommeroient aisément en débauches, s'ils les touchoient ailleurs que dans le lieu de leur département.

C'est encore dans le même esprit que, par une autre Ordonnance du Roi, du premier Novembre 1745, il a été défendu à tous officiers-mariniers ou non mariniers, de rien prêter ou avancer à des matelots, ou autre gens de mer pendant le cours des voyages, soit en deniers, soit en marchandises, sous quelque prétexte que ce puisse être, à peine de privation ou perte des sommes qui auront été ainsi prêtées ou avancées, & en outre de cinquante livres d'amende; Sa Majesté déclarant nuls & de nul effet, tous billets & obligations, sous-seing privé, faits par des matelots & autres gens de mer en faveur des officiers-mariniers & autres gens de mer, faisant partie des équipages des navires où ils auront servi, avec défenses à tous Juges d'y avoir égard, quand même lesdits billets ou obligations seroient d'une date postérieure ou antérieure au temps que les voyages auront duré.

Ceci doit s'entendre, aussi bien des obligations passées pardevant Notaires, que de celles sous-signatures privée, dès qu'il paroîtra que ces obligations auront été consenties durant le cours du voyage. D'un autre côté, il faut excepter, relativement aux Réglémens ci-dessus, les prêts qui auroient été autorisés par les Intendants ou par les Commissaires de la Marine.

Par la même Ordonnance, il est aussi défendu à tous particuliers & habitans des villes maritimes, qui se prétendent créanciers des matelots, de former, pour raison desdites créances, aucune action ni demande sur le produit de la solde que lesdits matelots auront gagnée sur les bâtimens marchands, à moins que les sommes prétendues par lesdits créanciers ne soient dûes par les matelots ou par leurs familles, pour loyer de maison, subsistance, ou hardes qui leur auront été fournies du consentement des Commissaires de la Marine, ou des autres officiers chargés du détail des classes; & qu'elles n'aient été apostillées par lesdits officiers sur les registres & matricules des gens de mer; au défaut de quoi, lesdits créanciers ne pourront, sous quelque prétexte que ce puisse être, réclamer la solde des matelots.

matelots, & pourront seulement avoir recours sur leurs autres biens & effets.

En cette partie, si l'Ordonnance se rapporte aux dettes que les matelots contractent dans le lieu même de leur domicile, & dans le sein de leur famille, aussi-bien qu'aux dettes qu'ils peuvent contracter durant le cours des voyages, on peut dire qu'elle a moins eu pour objet l'intérêt des matelots & de leurs familles, que l'extension du pouvoir des Commissaires aux Classes, qui ont toujours souffert impatiemment les saisies faites entre leurs mains, de la part des créanciers des matelots, & autres gens de mer.

En effet, à prendre cette Ordonnance à la lettre, il s'ensuivroit que les matelots seroient perpétuellement sous la tutelle des Officiers des Classes, & que jusques dans le lieu de leur domicile, ils ne pourroient, sans leur aveu, ni prendre une maison à loyer, ni acheter à crédit ce qui seroit nécessaire pour leur subsistance & leur habillement, aussi-bien que de leur famille; ce qui ne pourroit que leur causer un tort considérable, en leur ôtant tout crédit, & par-là la ressource que plusieurs trouvent dans un petit commerce, qu'ils autorisent leurs femmes à faire pendant leur absence. Aussi les Officiers des Classes, frappés eux-mêmes de ces inconvéniens, ont-ils cru enfin devoir négliger l'exécution de cette partie de l'Ordonnance dont il s'agit, en faisant payer régulièrement sur le décompte des matelots, les sommes légitimement dûes aux créanciers qui se présentent pour réclamer leurs gages jusqu'à concurrence. Mais en cela même, s'ils font les fonctions de Juges, & si les payemens ne se font pas de gré à gré, ils entreprennent manifestement sur les fonctions des Officiers de l'Amirauté.

R É G L E M E N T AU SUJET DES CLASSES,

Du 10 Mai 1728.

D E P A R L E R O I.

SA MAJESTÉ voulant établir une règle certaine pour le commandement des gens de mer qui doivent servir sur ses vaisseaux, assurer à ceux qui y serviront bien la récompense due à leurs travaux, & faciliter de plus en plus le commerce de ses sujets, Elle a résolu le présent Règlement, qu'Elle veut être exécuté selon sa forme & teneur.

ARTICLE PREMIER.

Les gens de mer qui seront nécessaires pour l'armement des vaisseaux de Sa Majesté, ne pourront être commandés que dans la classe de service, & il ne pourra point en être levé dans

les autres classes sans un ordre particulier de S. M.

II. Les Officiers des Classes laisseront embarquer sur les bâtimens destinés pour le petit cabotage, les gens de mer qui n'auront point été retenus ou commandés; & ils exciteront les négocians de les faire servir sur lesdits bâtimens, par préférence à ceux des autres classes.

III. Les gens de mer des classes qui ne seront point de service, pourront s'engager en toute liberté pour servir sur les bâtimens destinés au grand cabotage & aux voyages de long cours, en se présentant seulement au Bureau des Classes lors de l'expédition du rôle; pourvu cependant qu'ils puissent être de retour pour l'année de la classe de leur service.

Tome I.

X x x x

IV. En cas que les classes qui ne seront point de service, ne puissent pas fournir assez de gens de mer pour les bâtimens destinés pour le commerce, les Officiers des Classes en informeront le Secrétaire d'Etat, ayant le département de la Marine, & à quelle quantité des gens de mer de la classe de service il conviendrait de permettre de s'embarquer sur lesdits bâtimens.

V. La conduite des gens de mer commandés pour l'armement des vaisseaux de Sa Majesté, leur sera payée eu égard au nombre de lieues qu'il y aura depuis le chef-lieu du quartier jusqu'au port de la destination, sur le pied de trois sols par lieue pour les Officiers-mariniers, & deux sols par lieue pour les matelots.

VI. Il ne sera point fait de reprise de la somme payée pour la conduite aux gens de mer qui seront renvoyés du port pour raison de maladie ou autrement; & pareille somme leur sera payée avant leur départ du port, pour leur donner moyen de faire leur retour dans leur quartier.

VII. Il ne sera point aussi fait de reprise de la conduite & des avances payées aux gens de mer qui mourront après leur départ de leur quartier pour se rendre dans le port, soit qu'ils meurent en route, dans le port, ou sur les vaisseaux avant les avances gagnées, & le produit de leur inventaire sera remis en entier à leur famille.

VIII. L'Ordonnance du 12 Août 1693, qui enjoint aux capitaines, commandant les vaisseaux de Sa Majesté, de remettre au retour de chaque campagne un mémoire au Bureau des arme-

mens, de la paye que chaque Officier-marinier & matelot de leur bord pourra mériter, selon la connoissance qu'ils pourront en avoir eu pendant leur campagne, & de régler cette paye avec le Commissaire dudit Bureau, sera ponctuellement exécutée.

IX. Après que ladite paye aura été réglée, il en sera envoyé, par l'Intendant, des Etats particuliers dans chaque quartier; & les Officiers des Classes ne pourront commander les Officiers-mariniers & matelots, que sur le pied de la paye pour laquelle ils y seront employés.

X. Les gens de mer qui n'auront point servi sur les vaisseaux de Sa Majesté, & qui cependant auront fait quatre campagnes sur des vaisseaux armés pour des voyages sur l'Océan hors de l'Europe, seront payés sur le pied de douze livres par mois; & ceux qui en auront fait huit, seront payés à quatorze livres par mois.

XI. Les voyages aux Indes seront comptés pour deux campagnes auxdits gens de mer, pourvu qu'ils ne se débarquent point pendant la durée du voyage, & qu'ils reviennent en France sur le même vaisseau.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Comte de Toulouse, Amiral de France, & aux Intendants de la Marine & des Classes, de tenir la main, chacun en droit foi, à l'exécution du présent Règlement, qui sera lu, publié & enregistré par-tout où besoin sera, & aux Officiers des Classes de s'y conformer. Fait à Versailles, le dixième Mai mil sept cent vingt-huit. Signé, LOUIS. Et plus bas, PHELYPEAUX.

DÉCLARATION DU ROI,

Concernant l'embarquement & le débarquement des Matelots dans les Ports du Royaume, terres & pays de l'obéissance de Sa Majesté, dans les pays étrangers, & au sujet des à comptes qui peuvent être donnés sur les salaires desdits Matelots.

Donnée à Versailles le 18 Décembre 1728.

R E G I S T R E E E N P A R L E M E N T.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre, Comte de Provence, Forcalquier, & terres adjacentes: A tous ceux qui ces présentes lettres verront, Salut. Nous sommes informés que le commerce de nos sujets est souvent interrompu par la désertion des matelots qui composent les équipages de leurs vaisseaux; que ces désertions proviennent de ce que ceux

qui les commandent, ont la facilité de donner auxdits matelots des à comptes sur leurs loyers, & même de leur payer en entier ce qui peut leur être dû avant que le voyage soit fini; qu'ils font ces payemens dans les Ports de notre Royaume où ils relâchent, ou dans les pays étrangers, & que cette facilité donne lieu aux matelots qui ne sont point retenus dans ces sortes

d'endroits par leur famille, de faire un mauvais usage de ce qu'ils ont reçu, & de le consumer en dépenses inutiles, ce qui est cause de leur désertion, & qu'ils prennent le parti de ne point retourner dans leurs départemens: Et étant de l'intérêt & de l'avantage du commerce de nos sujets, d'empêcher un pareil abus. A ces causes & autres à ce Nous mouvans, de notre certaine science, pleine puissance & autorité Royale, Nous avons dit, déclaré & ordonné, disons, déclarons & ordonnons, voulons & nous plaît ce qui suit:

ARTICLE PREMIER.

Les capitaines, maîtres ou patrons ne pourront laisser ou congédier aucuns matelots de leurs équipages dans les pays étrangers, à peine de deux cens livres d'amende pour chacun desdits matelots; à l'exception néanmoins de ceux qui seront hors d'état d'être embarqués pour raison de maladie, lesquels ils pourront laisser dans lesdits pays étrangers.

II. Ils feront faire mention sur leurs rôles d'équipages par les Consuls, Vice-Consuls, ou autres personnes chargées des affaires de notre Marine dans les pays étrangers, des matelots ainsi laissés, à peine d'être sujets à l'amende portée par l'article précédent; & ils se conformeront pour les loyers desdits matelots, à ce qui est prescrit par l'Ordonnance du mois d'Août 1681.

III. Ils ne pourront aussi laisser, ou congédier, aucuns matelots de leurs équipages dans les Ports de notre Royaume, terres & pays de notre obéissance où ils iront faire leur commerce, ou dans lesquels ils relâcheront, sans en faire faire mention au bas de leurs rôles d'équipages, par les Officiers des Classes ou par ceux qui en feront les fonctions, à peine de soixante livres d'amende pour chaque matelot; & ils seront tenus, sous la même peine, de remettre les loyers qui pourroit être dûs aux matelots ainsi laissés ou congédiés, entre les mains desdits Officiers des Classes, ou de ceux qui en feront les fonctions, pour le paiement être fait auxdits matelots dans leur département.

IV. Lesdits Officiers des Classes, ou ceux qui en feront les fonctions, seront tenus de faire mention au bas desdits rôles, de la somme qui leur aura été remise pour les loyers des matelots ainsi laissés ou congédiés.

V. Lesdits capitaines, maîtres ou patrons ne pourront payer dans les pays étrangers, aux matelots de leurs équipages, ce qui pourra leur

être dû pour leurs loyers, à peine de cent livres d'amende, dont moitié applicable au dénonciateur.

VI. Ils ne pourront aussi, à peine de soixante livres d'amende, donner auxdits matelots aucun à compte sur leurs loyers, dans lesdits pays étrangers, ni dans les Ports de notre Royaume, terres & pays de notre obéissance, où ils iront faire leur commerce, ou dans lesquels ils relâcheront; à moins que ce ne soit dans lesdits pays étrangers, du consentement des Consuls, Vice-Consuls, ou autres personnes chargées des affaires de notre Marine, dans lesdits pays & dans les Ports de notre Royaume, terres & pays de notre obéissance, de celui des Officiers des Classes, ou de ceux qui en feront les fonctions, duquel consentement ils seront tenus de faire faire mention par ceux qui le donneront, au bas de leurs rôles d'équipages.

VII. Défendons auxdits capitaines, maîtres ou patrons, à peine de soixante livres d'amende, d'embarquer aucun matelot ni passager sans en faire faire mention sur leurs rôles d'équipages.

VIII. Ladite mention sera faite par les Officiers des Classes, ou par ceux qui en feront les fonctions, si lesdits matelots ou passagers s'embarquent dans les Ports de notre Royaume, terres & pays de notre obéissance; & par les Consuls, ou autres personnes chargées des affaires de notre Marine dans les pays étrangers, en cas que lesdits matelots s'embarquent dans lesdits pays étrangers.

IX. Toutes les amendes mentionnées aux présentes, seront solidaires, tant contre les capitaines, maîtres ou patrons, que contre les propriétaires ou armateurs des bâtimens.

X. Les Officiers des Classes, ou ceux qui en feront les fonctions, donneront avis à nos Procureurs dans les Amirautés, chacun dans leur district, de ceux qu'ils sauront avoir contrevenu aux présentes, lesquels seront poursuivis à la requête de nosdits Procureurs, & les Sentences qui interviendront contre les délinquans, seront exécutées pour les condamnations d'amende, nonobstant l'appel & sans préjudice d'icelui, jusqu'à concurrence de trois cens livres, sans qu'il puisse être accordé de défenses lorsque l'amende sera plus forte, que jusqu'à concurrence de ce qui excédera ladite somme de trois cens livres.

XI. Ceux qui appelleront desdites Sentences, seront tenus de faire statuer sur leur appel, ou de le mettre en état d'être jugé définitivement dans un an du jour & date d'icelui; sinon & à faute de ce faire, lesdites Sentences sortiront

X x x x i j

leur plein & entier effet, & les amendes seront distribuées conformément auxdites Sentences, & les dépositaires bien & valablement déchargés.

Si donnons en Mandement à nos amés & féaux Conseillers, les Gens tenans nos Cours de Parlement, & que ces présentes ils fassent lire, publier & registrer, & le contenu en icelles garder & observer selon leur forme & teneur, nonobstant tous Edits, Déclarations, Arrêts, Ordonnances, Réglemens, Clameur de Haro, Charte Normande, & autres choses à ce contraires, auxquelles nous avons dérogé & dérogeons par cesdites présentes. Voulons qu'aux copies d'icelles collationnées par l'un de nos amés & féaux Conseillers-Secrétaires, foi soit ajoutée comme à l'Original; car tel est notre plaisir: En témoin de quoi nous avons fait met-

tre notre Scel à cesdites présentes. Donnée à Versailles le dix-huitième jour de Décembre, l'an de grace mil sept cent vingt-huit, & de notre regne le quatorzième. Signé, LOUIS. Et plus bas, par le Roi, Comte de Provence, Signé, PHELYPEAUX. Et scellé du grand sceau de cire jaune.

Registré, oui, & ce requérant le Procureur général du Roi, pour être exécuté selon sa forme & teneur, & copies collationnées envoyées aux Sieges des Amiraautés du ressort, pour y être lues, publiées & registrées; enjoint aux Substituts du Procureur général, d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans un mois, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris, en Parlement, le 14 Février 1729. Signé, DUFRANC.

ARREST DU CONSEIL D'ÉTAT DU ROI,

Concernant l'embarquement & le débarquement des Matelots dans les Ports du Royaume, & dans les pays étrangers, & au sujet des à comptes qui peuvent être donnés auxdits Matelots, & du lieu où le paiement de leurs salaires au désarmement, peut leur être fait.

Du 19 Janvier 1734.

EXTRAIT DES REGISTRES DU CONSEIL D'ETAT.

LE Roi s'étant fait représenter sa Déclaration du 18 Décembre 1728, concernant l'embarquement & le débarquement des matelots dans les Ports du Royaume, terres & pays de l'obéissance de Sa Majesté, & dans les pays étrangers, & au sujet des à comptes qui peuvent être donnés sur les salaires desdits matelots; par laquelle, entre autres choses, il est défendu aux capitaines, maîtres ou patrons, de laisser ni congédier aucun matelot de leurs équipages, dans les Ports du Royaume, & dans les pays étrangers où ils vont faire leur commerce, ou dans lesquels ils relâchent, à l'exception néanmoins de ceux qui se trouvent hors d'état d'être embarqués par maladie, dont les capitaines, maîtres ou patrons, sont tenus de faire faire mention au bas de leurs rôles d'équipages, dans les Ports du Royaume, par les Officiers des Classes, & dans les pays étrangers, par les Consuls ou Vice-Consuls: & Sa Majesté ayant, par cette Déclaration, eu pour objet d'empêcher l'interruption du commerce de ses sujets, par la désertion des

matelots, auxquels on avoit la facilité de donner des à comptes sur leurs loyers, & même de leur payer en entier ce qui pouvoit leur être dû avant que le voyage fût fini; & étant informée que plusieurs desdits capitaines, maîtres ou patrons, de concert avec leurs matelots, éludent l'exécution de ladite Déclaration, lorsqu'il est allégué que lesdits vaisseaux désarment dans les Ports où ils relâchent; & que sur les assignations que lesdits matelots leur font donner devant les Officiers d'Amirauté, pour être condamnés à leur payer leurs salaires, lesdits capitaines laissent obtenir des Sentences par défaut contre eux; & lesdits Officiers d'Amirauté prononcent ces sortes de condamnations, sous prétexte que par ladite Déclaration, le cas du désarmement dans d'autres Ports que ceux de l'armement, n'a pas été suffisamment prévu; à quoi étant nécessaire de pourvoir, oui le rapport, le Roi étant en son Conseil, a ordonné & ordonne que la Déclaration du 18 Décembre 1728, sera exécutée selon sa forme & teneur; & icelle interprétant,

veut Sa Majesté, que les capitaines, maîtres ou patrons, ne puissent payer aucuns loyers aux matelots, & autres gens de leurs équipages, dans les Ports où ils désarmeront, autres que ceux où ils auront équipé les navires qu'ils commanderont, & ce, à peine de soixante livres d'amende pour chaque matelot, ou autre personne de l'équipage; qu'ils soient tenus, sous la même peine de soixante liv. d'amende, de remettre les loyers qui pourront être dûs auxdits matelots & autres, entre les mains des Officiers des Classes, ou de ceux qui en feront les fonctions, pour le paiement en être fait auxdits matelots & autres, dans leur département; lesquels Officiers des Classes seront tenus de faire mention de la remise des loyers qui aura été faite entre leurs mains, au bas de la copie du rôle d'équipage, qu'ils remettront signées d'eux, auxdits capitaines, maîtres ou patrons, pour leur décharge. Veut Sa Majesté que lesdits capitaines, maîtres ou patrons, ne puissent payer, sous quelque prétexte que ce soit, dans les pays étrangers, aux matelots, & autres gens de leurs équipages, ce qui pourra leur être dû pour leurs loyers, à peine de cent livres d'amende pour chaque matelot, ou autres personnes de l'équipage, dont moitié applicable au dénonciateur; qu'ils ne puissent pareillement, à peine de soixante livres d'amende, sous quelque cause & prétexte que ce soit; même dans le cas du désarmement des navires qu'ils commanderont, donner aux matelots, & autres gens de l'équipage, aucun à compte sur leurs loyers dans les Ports du Royaume, terres

& pays de l'obéissance de Sa Majesté, autres que les Ports où ils auront équipé lesdits navires, ni dans les pays étrangers; à moins que ce ne soit dans les Ports du Royaume, du consentement des Officiers des Classes, ou de ceux qui en feront les fonctions, & dans les pays étrangers, de celui des Consuls, Vice-Consuls, ou autres personnes chargées des affaires de la marine de Sa Majesté dans lesdits pays; duquel consentement lesdits capitaines, maîtres ou patrons, seront tenus de faire faire mention par ceux qui le donneront, au bas de leur rôle d'équipage. Ordonne S. M. que ce qui a été prescrit par la Déclaration du 18 Décembre 1728, au sujet des poursuites contre les contrevenans, solidité des amendes, exécutions des Sentences, & jugemens des appellations, soit pareillement exécuté contre ceux qui contreviendront au présent Arrêt. Enjoint aux Officiers d'Amirauté, de se conformer, dans leurs jugemens, aux dispositions contenues, tant en ladite Déclaration, qu'au présent Arrêt, à peine d'interdiction.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monf. le Comte de Toulouse, Amiral de France, Gouverneur & Lieutenant général en la Province de Bretagne, & aux Intendans de la Marine & des Classes, de tenir la main, chacun en droit soi, à l'exécution du présent Arrêt, lequel sera enregistré dans toutes les Amirautés du Royaume, lu, publié & affiché par-tout où besoin sera. Fait au Conseil d'Etat du Roi, Sa Majesté y étant, tenu à Marly le dix-neuvième Janvier mil sept cent trente-quatre. *Signé*, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Qui défend aux Capitaines des navires désarmés aux isles de l'Amérique, de payer dans lesdites isles, la solde dûs à leurs équipages; leur enjoint d'en faire les décomptes en présence des Officiers chargés du détail des Classes, & regle les formalités à observer à ce sujet.

Du 19 Juillet 1742.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée que les payemens à faire aux équipages des navires qui sont désarmés dans les Colonies Françaises de l'Amérique, ont donné lieu, dans chacune de ces différentes Colonies, à une diversité d'usages contraires au bien du commerce & aux dispositions portées par ses Ordonnances pour la discipline des gens de mer, & la sûreté de leur re-

tour dans les Ports de leur département: Et Sa Majesté désirant établir pour lesdits payemens, dans lesdites Colonies, une règle uniforme, en conformité de celle qui est observée dans les Ports du Royaume, en vertu de sa Déclaration du 18 Décembre 1728, & de l'Arrêt de son Conseil du 19 Janvier 1734, Elle a ordonné ce qui suit:

ARTICLE PREMIER.

Les capitaines des navires qui seront désarmés, à l'avenir, dans les Colonies Françaises de l'Amérique, soit pour y avoir été jugés hors d'état de naviger, ou pour d'autres causes, seront tenus de faire le décompte de la solde due à chacun des gens de mer de leurs équipages, en présence du Commissaire de la marine, ou de tel autre Officier qui sera chargé en chaque Colonie, de ce qui concerne l'expédition des bâtimens & des autres fonctions, relatives au détail des classes.

II. Lesdits décomptes seront remis auxdits Commissaires de la marine, ou autres Officiers qui en feront les fonctions, avec une Lettre de change du montant, en argent de France, tirée par le Capitaine sur les Armateurs du navire, pour être lesdites pièces envoyées par les susdits Officiers au Commissaire de la marine du Port où le navire aura été armé, lequel après avoir reçu la valeur des Lettres de change, en fera faire la distribution aux équipages ou à leurs familles, en conformité des décomptes.

III. Les Commissaires de la marine, ou autres Officiers chargés du détail des Classes dans les Colonies, tiendront un registre exact, coté & paraphé par l'Intendant ou le Commissaire-ordonnateur, contenant l'extrait des comptes & Lettres de change dont il leur sera fait remise en exécution du précédent article. Ils feront mention, sur lesdits registres, des noms des Capitaines qu'ils chargeront desdites pièces, pour les porter en France, & des récépissés qui leur seront ensuite envoyés par les Commissaires de la marine, établis dans les Ports du Royaume, auxquels ils les auront adressés.

IV. Lorsqu'il y aura dans la Colonie, où un navire aura été désarmé, d'autres bâtimens, dans

lesquels les gens de mer de l'équipage du navire désarmé pourront être embarqués, & gagner des salaires pour revenir dans les Ports de leur département, il ne sera rien payé auxdits gens de mer, sous prétexte de la conduite qu'ils pourroient prétendre pour leur retour.

V. En cas qu'il n'y ait point actuellement dans la Colonie, où le navire aura été désarmé, d'autres bâtimens où lesdits gens de mer puissent être employés, il leur sera accordé une conduite sur le pied d'un ou deux mois de solde, à proportion du retardement que pourra leur causer le défaut d'occasions pour leur retour, ce qui sera réglé par les Intendans ou les Commissaires de marine, établis dans les Colonies.

VI. Enjoint Sa Majesté aux Capitaines des navires qui seront désarmés dans les îles Françaises de l'Amérique, d'exécuter ponctuellement tout ce qui est porté par la présente Ordonnance, à peine de cent livres d'amende; & leur défend, sous la même peine, de faire par eux-mêmes aucun paiement de la solde due aux gens de mer de leurs équipages, à moins que, dans des circonstances particulières, ils n'obtiennent, pour cet effet, une permission expresse des Intendans ou Commissaires-ordonnateurs, lesquels pourront seuls, & à l'exclusion de tous autres Officiers, de donner de pareilles permissions, dans les cas où ils les jugeront nécessaires.

Mande & ordonne Sa Majesté à M. le Duc de Penthièvre, Amiral de France, aux Gouverneurs & ses Lieutenans généraux en ses Colonies de l'Amérique, Intendans, Commissaires-ordonnateurs & Subdélégués dans lesdites Colonies, de tenir la main, chacun en droit soi, à l'exécution de la présente Ordonnance, laquelle sera enregistrée, lue, publiée & affichée par-tout où besoin sera. Fait à Versailles, le dix-neuvième jour de Juillet mil sept cent quarante-deux. Signé, LOUIS. Et plus bas, PHELYPEAUX.

ORDONNANCE DU ROI,

Portant Règlement pour les frais de conduite à payer aux gens de mer, congédiés dans d'autres ports que ceux où les vaisseaux auront été armés.

Du premier Août 1743.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée qu'à l'occasion des gens de mer des équipages des bâtimens marchands qui sont congédiés dans d'autres

ports que ceux où lesdits bâtimens ont été armés, il arrive de fréquentes contestations pour raison des frais de conduite qu'ils pré-

tendent pour retourner chez eux, attendu qu'il n'a pas été suffisamment pourvu par les Ordonnances à diverses circonstances qui forment des difficultés sur ces prétentions ; & Sa Majesté voulant fixer à cet égard le droit des gens de mer, selon la distinction que méritent les différens cas dans lesquels ils sont congédiés, en y apportant les ménagemens que l'intérêt du commerce exige, Elle a résolu le présent Règlement, ainsi qu'il ensuit :

ARTICLE PREMIER.

Les officiers-mariniers, matelots, & autres gens de mer des équipages des bâtimens marchands, seront payés de la conduite ou des frais pour leur retour dans les lieux de leur département, s'ils sont congédiés par les capitaines, maîtres ou patrons dans les pays étrangers, ou dans les ports du Royaume, autres que ceux où les navires auront été armés, soit pour raison du désarmement desdits navires ou pour d'autres causes.

II. La conduite sera pareillement payée à ceux qui seront débarqués pendant le cours des voyages, par ordre des Consuls & autres Officiers établis par Sa Majesté dans les pays étrangers, ou des Officiers des Classes servant dans les ports du Royaume, pour faire cesser les troubles qu'il pourroit y avoir à leur occasion dans les navires, ou pour d'autres causes particulières à l'égard desquelles ce débarquement sera jugé absolument nécessaire par lesdits Officiers, sur lesquels seront tenus d'en faire mention sur les rôles d'équipages.

III. Les capitaines, maîtres ou patrons qui laisseront dans les Hôpitaux des gens de mer qui auront été débarqués malades, seront tenus de pourvoir aux frais des maladies contractées pendant le voyage, & à la dépense nécessaire pour mettre lesdits gens de mer en état de se conduire chez eux, ou pour fournir en cas de mort, aux frais de leur enterrement ; ils déposeront pour cet effet, une somme suffisante, ou donneront une caution solvable qui fera sa soumission aux Bureaux des Classes ou dans la Chancellerie des Consuls, de satisfaire auxdites charges.

IV. La conduite sera réglée à proportion du chemin que les gens de mer auront à faire lorsqu'il seront obligés de se rendre par terre chez eux ; savoir, aux capitaines en second, & autres Officiers-mariniers, sous quelque dénomination qu'ils aient été employés dans les rôles d'équipage, sur le pied de quatre sols par lieue, & aux matelots & mousses, à raison de trois sols aussi par lieue.

V. Les officiers, mariniers & matelots congédiés dans les pays étrangers & dans les ports du Royaume, qui pourront être renvoyés par mer à leur département, ne seront point payés de la conduite, s'ils peuvent gagner des salaires dans les navires où ils seront embarqués ; & s'ils y sont reçus seulement sur le pied de passagers, les capitaines des navires d'où ils auront été débarqués, seront tenus de payer les frais de leur subsistance & de leur passage, au prix dont ils conviendront avec les capitaines qui les recevront.

VI. Si les navires où passeront lesdits gens de mer ne sont point destinés pour revenir dans les ports de l'armement des bâtimens d'où ils auront été débarqués, mais seulement dans des Provinces qui en seront à portée, ils recevront indépendamment des frais de leur passage par mer, de quoi se conduire chez eux, à proportion du chemin qu'ils auront à faire par terre, depuis le lieu où ils devront être débarqués, conformément à ce qui est fixé par l'article IV du présent Règlement.

VII. Les Officiers des Classes & les Consuls tiendront exactement la main aux dispositions portées par les deux articles précédens, autant qu'il sera possible, de renvoyer les matelots par mer, & feront mention sur les rôles d'équipages des bâtimens sur lesquels ils passeront, des conditions de leur embarquement.

VIII. En cas de naufrage des navires, le produit des débris, agrès & appareils, & le fret sur les marchandises sauvées étant spécialement affectés aux gages des équipages & aux frais de leur retour, les officiers, mariniers, matelots, & autres gens de mer desdits navires, seront traités pour raison de la conduite dont ils auront besoin pour retourner chez eux, conformément aux dispositions portées par les articles précédens, tant qu'il y aura des fonds provenans desdits navires ; ce qui sera exactement vérifié par les officiers qui prendront connoissance des naufrages.

IX. Les officiers, mariniers ou matelots qui demanderont leur congé pendant le cours des voyages, ne pourront point l'obtenir, à moins que ce ne soit pour des causes particulières, qui soient jugées absolument indispensables par les Officiers des Classes établis dans les ports du Royaume, ou si c'est dans les pays étrangers, par les Consuls & autres Officiers qui en feront les fonctions, desquelles causes ils seront tenus de faire mention sur les rôles d'équipages ; lesdits officiers-mariniers & autres gens de mer qui auront ainsi été congédiés sur la demande qu'ils en auront faite, ne pourront rien pré-

tendre pour leur conduite, il pourra seulement leur être payé à compte des gages qui leur seront dûs, une somme suffisante pour les mettre en état de se rendre chez eux, laquelle sera réglée par les Officiers des Classes & les Consuls, conformément à ce qui est porté par la Déclaration du 18 Décembre 1728, & dont il sera pareillement fait mention sur les rôles d'équipages.

X. Enjoint Sa Majesté à tous lesdits Officiers d'avoir une attention particulière à renvoyer dans leurs départemens, le plus promptement qu'il sera possible, les gens de mer congédiés, & ceux qui proviendront des bâtimens qui auront fait naufrage, de les faire, pour cet effet,

embarquer lorsqu'il pourra se trouver des navires destinés pour les ports desdits départemens, ou ceux qui en seront à portée, & de consigner les hardes & effets qui leur appartiendront, aux capitaines desdits navires.

Mande & ordonne Sa Majesté à Monsieur le Duc de Penthièvre, Amiral de France, Gouverneur & Lieutenant général de la Province de Bretagne, & aux Intendans de la Marine & des Classes, de tenir la main à l'exécution du présent Règlement, qui sera lû, publié, affiché & enregistré par-tout où besoin sera. Fait à Versailles, le premier Août mil sept cent quarante-trois. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX. Et scellé.

ORDONNANCE DU ROI,

Portant défenses à tous Officiers, Mariniers & autres gens des équipages des bâtimens marchands, de rien prêter, pendant le cours des voyages, aux Matelots desdits équipages; & à tous habitans des villes maritimes, de former aucune action sur la solde des Matelots, si ce n'est pour loyer de maison, subsistance ou hardes fournies du consentement des Officiers des Classes.

Du premier Novembre 1745.

DE PAR LE ROI.

SA MAJESTÉ étant informée, que nonobstant les différentes dispositions portées par les Ordonnances, pour empêcher que les matelots ne consomment, au préjudice de leurs familles, pendant le cours des voyages, la solde qu'ils gagnent sur les bâtimens marchands, il se trouve des officiers, mariniers & autres gens des équipages, qui, s'écartant desdites dispositions, prêtent ou avancent à des matelots; avec lesquels ils sont embarqués, soit en deniers, soit en denrées ou marchandises d'un usage superflu & même pernicieux, différentes sommes, dont ils prétendent être remboursés sur le produit des gages desdits matelots, ce qui peut exciter des troubles dans les navires, occasionner le libertinage des matelots, & même leur désertion, & priver leurs familles des secours nécessaires pour leur subsistance. A quoi desirant pourvoir, Sa Majesté a fait & fait très-expresses inhibitions & défenses à tous officiers, mariniers ou non mariniers, de rien prêter ou avancer à des matelots, ou autres gens de mer, pendant le cours des voyages, soit en deniers, soit en marchandises, sous quelque prétexte que ce puisse être, à peine de privation ou perte

des sommes qui auront été ainsi prêtées ou avancées, & en outre de cinquante livres d'amende; Sa Majesté déclarant nuls & de nul effet tous billets & obligations sous-seing privé faits par des matelots ou autres gens de mer, en faveur des officiers, mariniers & autres gens, faisant partie des équipages des navires où ils auront servi, & faisant défenses à tous Juges d'y avoir égard, quand même lesdits billets ou obligations seroient d'une date postérieure ou antérieure au temps que les voyages auront duré. Défend pareillement Sa Majesté à tous particuliers & habitans des villes maritimes, qui se prétendront créanciers des matelots, de former pour raison desdites créances, aucune action ni demande sur le produit de la solde que lesdits matelots auront gagnée sur les bâtimens marchands, à moins que les sommes prétendues par lesdits créanciers, ne soient dûes par les matelots ou par leurs familles, pour loyer de maison, subsistances ou hardes qui leur auront été fournies du consentement des Commissaires de la Marine, ou des autres Officiers chargés du détail des Classes, & qu'elles n'aient été apostillées par lesdits Officiers sur les registres & matricules

matricules des gens de mer ; au défaut de quoi lesdits créanciers ne pourront , sous quelque prétexte que ce puisse être , réclamer la solde des matelots , & pourront seulement avoir recours sur leurs autres biens & effets.

Mande & ordonne Sa Majesté à Mons.^r le Duc de Penthièvre, Amiral de France, Gouverneur & Lieutenant général en la province de Bretagne, aux Intendans de la Marine & des classes,

Commissaires-généraux & ordinaires de la marine, & à tous autres officiers qu'il appartiendra, de tenir la main à l'exécution de la présente Ordonnance, laquelle sera enregistrée aux Greffes des Amirautés, lûe, publiée & affichée partout où besoin sera, à ce que personne n'en prétende cause d'ignorance. Fait à Fontainebleau, le premier Novembre mil sept cent quarante-cinq.
Signé, LOUIS. *Et plus bas*, PHELYPEAUX.

A R T I C L E X I.

LE matelot qui fera blessé au service du navire, ou qui tombera malade pendant le voyage, sera payé de ses loyers & pansé aux dépens du navire ; & s'il est blessé en combattant contre les ennemis ou les pirates, il sera pansé aux dépens du navire & de la cargaison.

IL faut ajouter que si le matelot meurt de la blessure qu'il aura reçue en défendant le navire, ses héritiers auront ses gages en plein, conformément à l'article 15 ci-après.

Pour les deux premiers cas de cet article ; c'est-à-dire, si le matelot est blessé au service ordinaire, ce qui s'entend aussi-bien avant le départ du navire qu'après, ou s'il tombe malade pendant le voyage étant de même au service du navire, les art. 18 & 19 de l'Ordonnance de Wisbuy, lui font gagner pareillement ses loyers en plein, & veulent qu'ils soit pansé aux dépens du navire. *Idem.*, les art. 39 & 45 de la Hanse Teutonique, & les articles 1, 6 & 7 des Jugemens d'Oleron. L'art. 3 de l'Ordonnance du premier Août 1743, porte que les capitaines qui laisseront dans les hôpitaux des gens de leur équipage qui auront été débarqués malades, seront tenus de pourvoir aux frais des maladies contractées pendant le voyage, & à la dépense nécessaire pour les mettre en état de se conduire chez eux, ou pour fournir en cas de mort aux frais de leur enterrement ; qu'ils déposeront pour cet effet une somme suffisante, ou donneront une caution solvable qui fera sa soumission au bureau des Classes, ou dans la Chancellerie du Consulat. Si c'est le capitaine qui tombe malade & qui soit laissé à terre, ne pouvant être embarqué pour ramener le navire, il sera remboursé par le propriétaire de tous les frais de sa maladie, y compris le loyer de sa chambre & de sa garde. Sentence de Marseille du 15 Septembre 1750. Mais tout cela suppose des maladies naturelles & ordinaires, avec exclusion de tout mal contracté par le crime.

Notre article ajoute que, s'il a été blessé en défendant le navire en combattant contre les ennemis ou les pirates, il sera pansé alors aux dépens du navire & de la cargaison tout ensemble. *Idem*, *Vinnius in Peckium ad leg. Rhodiam. l. 2, §. cum in eadem f. 213, not. d.*

C'est à cause qu'il a été ainsi blessé en combattant pour le salut commun ; & en contribuant par sa défense à empêcher la prise du navire ; ce qui fait par conséquent une avarie grosse & commune, (*infra* art. 6, titre des avaries,) qui doit tomber sur le navire & les marchandises, au sol la livre ;

au lieu que lorsque le matelot n'est blessé qu'en faisant le service ordinaire du navire, ce qui comprend la charge ou décharge des marchandises, ce ne peut-être qu'une avarie simple pour le navire; en quoi il faut s'écarter de la disposition de l'art. 32 de l'Ordonnance de Wisbuy, qui veut en ce cas, de même que Vinnius *ibid.* que le matelot soit traité & pansé aux dépens du propriétaire des marchandises.

Le Commentateur trouve qu'il seroit juste, que le matelot qui en combattant pour la défense d'un navire, seroit estropié de manière à ne pouvoir plus gagner sa vie, eût du pain assuré pour le reste de ses jours, aux dépens du même navire & de la cargaison; ce qu'il appuie de plusieurs autorités auxquelles on peut ajouter l'Ordonnance de la Hanse Teutonique, article 35, & l'avis de Loccenius, *de jure marit. lib. 2., cap. 8, n. 11, fol. 220.*

Mais cette surcharge seroit capable de refroidir le commerce maritime, & d'ailleurs, c'est de l'Etat seul qu'on doit attendre des récompenses de cette nature.

Louis XIV, rémunérateur trop magnifique pour oublier ceux de ses sujets qui seroient estropiés à son service, en même-temps qu'il assura un asyle à ses troupes de terre, par la fondation du superbe Hôtel des Invalides, forma la résolution de pourvoir tout de même au soulagement des gens de mer, qui seroient estropiés au service de la marine; & en attendant, il régla par son Ordonnance du 19 Avril 1670, qu'il leur fût payé deux écus par mois leur vie durant.

Ensuite par son Règlement du 23 Septembre 1673, fait à Nancy, il ordonna qu'ils fussent reçus, soulagés, nourris & entretenus aussi pendant leur vie, dans les hôpitaux qu'il se proposoit d'établir à cette fin, l'un à Rochefort pour le Ponant, & l'autre à Toulon pour le Levant; pour la construction desquels hôpitaux, il seroit retenu six deniers pour livre sur les appointemens & solde de tous les Officiers Généraux de la Marine, Officiers particuliers des vaisseaux, & soldes des équipages entretenus au service de la marine.

Il fut ajouté, que jusqu'à ce que ces hôpitaux royaux fussent construits; ils seroient admis dans les hôpitaux des lieux, pour y être pansés & soulagés, qu'à l'égard de ceux qui seroient en état de faire quelque travail, pour la marine, il leur seroit payé, outre les salaires proportionnés à leur travail; savoir, 6 liv. par mois aux officiers-mariniers, & 4 liv. 10 sols aussi par mois aux matelots & soldats; enfin que si quelques-uns d'eux vouloient se retirer, il leur seroit payé trois années entières de leur subsistance. Savoir, 216 livres aux officiers-mariniers, & 162 livres aux soldats & matelots.

Toutes ces dispositions furent renouvelées & confirmées tant par le Règlement général du 6 Octobre 1674, art. 3 & 4, du tit. 4 que par l'Ordonnance du 15 Avril 1689, tit. 4 du liv. 8; à cela près qu'au lieu des 6 liv. & 4 liv. 10 sols par mois, il fût ordonné qu'ils auroient la demie solde, & qu'en cas de retraite il leur seroit payé trois années entières aussi de demie solde.

Jusque-là néanmoins, & long-temps encore après, il n'étoit question que de ceux qui étoient estropiés au service des vaisseaux du Roi.

Cependant, les officiers, matelots & volontaires estropiés sur les vais-

seaux armés en course par les particuliers, ne méritant pas moins de faveur que ceux qui servent sur les vaisseaux du Roi, intervint Arrêt du Conseil du dernier Mars 1703, qui, (changeant la destination de la retenue des 3 deniers pour livre, ordonné par un précédent Arrêt du 27 Février 1691, sur le produit net des prises qui seroient amenées dans les ports de Bretagne & dans celui de Grandville, pour être lesdits 3 deniers pour livre employés au rachat des matelots de Bretagne & dudit lieu de Grandville, captifs en Barbarie,) non-seulement appliqua cette retenue, dont la continuation fut ordonnée, au paiement de la demie folde des matelots qui seroient estropiés sur les vaisseaux armés en course; mais encore ordonna pour le même sujet, que pareil retenue de 3 deniers pour livre seroit faite à l'avenir sur le produit net de toutes les prises indistinctement, en quelque port du Royaume qu'elles fussent amenées.

Par Ordonnance du 9 Juin 1706, il fut aussi réglé que ces 3 deniers pour livre seroient levés sans déduction d'aucun droit de commission, & immédiatement après les frais nécessaires, & les droits des fermes. Quant à la destination, il fut ajouté qu'elle s'étendrait aux récompenses à donner aux veuves de ceux qui seroient tués dans la course.

Les choses restèrent sur ce pied là, jusqu'à l'année 1709, que Louis XIV, ayant renoncé au projet de la construction des deux hôpitaux à Rochefort & à Toulon, pour y recevoir les Invalides de la Marine, résolut d'y suppléer en leur assurant des pensions ou une demie folde, afin qu'ils pussent, *jouir du fruit de leurs travaux & passer le reste de leurs jours en tranquillité.*

Il ne s'en tint pas là; il voulut que les récompenses & pensions, s'étendissent non-seulement aux officiers invalides de ses vaisseaux & galeres, qui en seroient trouvés dignes; mais encore aux Intendants & autres officiers de ses ports & arsenaux de marine. A l'égard de la demie folde, qu'elle fût accordée tant aux matelots & soldats, qu'aux ouvriers des vaisseaux de marine & des galeres, qui auroient été estropiés ou qui auroient vieilli dans le service & se trouveroient invalides. Et comme les officiers, matelots & soldats invalides ou estropiés au service des vaisseaux marchands équipés en guerre ou en marchandise, servent également l'Etat, il voulut aussi qu'ils fussent admis à la même récompense de la demie folde, qui fut réglée à la moitié de la plus haute folde qu'ils se trouveroient avoir reçue dans le dernier service qu'ils auroient rendu.

Pour assurer un fonds suffisant à cet effet, au lieu de 6 den. pour liv. qui jusque-là avoient été retenus sur les pensions, gages & appointemens donnés aux officiers de guerre & aux équipages de la marine & des galeres, il fut réglé à leur égard que la retenue ne seroit plus à l'avenir que de 4 den. pour livre; mais en même temps il fut ordonné que ces quatre deniers pour livre seroient retenus dorénavant, sur toutes les pensions, gratifications, appointemens, gages & soldes que Sa Majesté donneroit au corps de la marine & des galeres, soit dedans, soit dehors le Royaume, sans distinction de temps, de rang, ni de qualité de ceux qui les recevroient, de même que sur la paye des ouvriers travaillans dans les arsenaux de la marine & des galeres.

D'un autre côté, il fut ordonné que pareille retenue de 4 den. pour livre seroit faite sur les gages & appointemens des capitaines, pilotes, officiers

mariniers & matelots, servant sur les navires marchands, soit qu'ils fussent gagés au mois ou au voyage; & à l'égard de ceux qui feroient à la part, qu'il leur feroit retenue au lieu des 4 den. pour liv. savoir, aux capitaines, maîtres ou patrons 20 sols par mois, aux officiers-mariniers 10 sols, & aux matelots indifféremment 5 sols aussi par mois, pour tout le temps qu'ils feroient en mer.

Et enfin qu'il feroit pareillement retenue quatre deniers pour livre sur le montant total des prises qui se feroient pendant la guerre, au lieu des trois deniers qu'on avoit accoutumé de retenir suivant l'Arrêt du Conseil du dernier Mars 1703.

Telles sont les dispositions que l'on trouve dans les quatre premiers articles de l'Edit du mois de Mai 1709, qui a formé, ce qu'on a appelé depuis *l'établissement Royal des Invalides de la marine*; & tels ont été les premiers fonds faits pour soutenir cet utile & glorieux établissement.

Mais on ne fut pas long-temps à reconnoître que ces fonds n'étoient pas suffisans pour en acquitter les charges; & c'est ce qui engagea Louis XIV, à les augmenter, au moyen du don qu'il fit aux Invalides de la marine, des objets contenus dans l'article 14 de l'Edit du mois Décembre 1712, savoir;

En premier lieu, de tous les deniers & effets appartenans aux officiers, mariniers, matelots, passagers & autres décédés en mer, qui n'auroient point été réclamés dans les deux années de l'arrivée des navires, à compter du jour & date des déclarations qui feroient faites, à l'ordinaire, aux greffes des Amirautes; ce qui s'entendoit néanmoins, sauf le tiers qui en appartenait à l'Amiral, comme le prouvent l'art. 1er. tit. 2 de l'Edit du mois de Juillet 1720 & la Déclaration du 12 Juillet 1722.

En second lieu, de la solde, dixieme ou autre portion d'intérêt, qui pourroient appartenir aux officiers, mariniers, matelots, volontaires & autres armés en course, & dont la réclamation, n'auroit pas non plus été faite dans deux ans à compter du jour de la liquidation de la prise; sans préjudice toutefois, sur l'un & l'autre objet du droit des réclamateurs bien fondés qui se présenteroient après les deux années: réserve rappelée & confirmée par la Déclaration du Roi du 30 Décembre 1720. Il faut excepter aujourd'hui les parts des déserteurs des corsaires de 24 canons & au-dessus, lesquelles parts sont attribuées aux armateurs par l'article 13 de la Déclaration du Roi du 15 Mai 1756. Cette Déclaration sera rapportée sur l'art. 32 du tit. des prises.

En troisieme lieu enfin, du droit appartenant au Roi dans les naufrages aussi non réclamés.

Un don aussi magnifique, relève d'autant plus l'éclat de cet établissement Royal des Invalides de la marine, que les objets dont il s'agit sont autant de droits de la Couronne que Louis XIV voulut bien sacrifier pour le doter.

Malgré cela néanmoins, les fonds ne se trouvant pas encore suffisans pour remplir les charges, il fallut chercher à y suppléer; & le moyen qui parut le plus propre fut d'augmenter la retenue des 4 den. pour livre ordonnée par l'Edit du mois de Mai 1709, & de la porter à 6 deniers pour liv. C'est aussi ce qui fut exécuté par autre Edit du mois de Mars 1713; mais cette augmentation ne fut pas générale, elle ne tomba, aux termes de l'article 14, que sur les gages & appointemens des capitaines, officiers-mariniers & matelots employés au service des négocians, & sur le montant des prises faites en mer.

A l'égard des officiers & équipages des vaisseaux & galeres du Roi, & des autres personnes employées dans les États du Roi, il fut ordonné par l'article 15, que la retenue ne feroit, comme auparavant, que de 4 den. pour livre. Ce qu'il y eut de plus seulement à ce sujet, c'est que cette retenue de 4 den. pour livre, fut étendue à tous les appointemens payés par le Roi pour le service de sa marine & de ses galeres, y compris ceux des hopitaux, de la prévôté, des gardes-côtes, aumôniers, medecins, chirurgiens, & généralement à toutes les sommes employées en pensions, soldes, gages & appointemens dans les états de dépense concernant la marine.

Du reste l'article 16, en confirmant le don fait par l'article 14 de l'Edit du mois de Décembre 1712, concernant la solde, le dixieme & les portions d'intérêt dont la réclamation n'auroit pas été faite dans les deux années après la liquidation des prises, ordonna qu'il auroit son effet à commencer du jour de la déclaration de la guerre lors présente.

Au payement de tous lesquels droits attribués aux Invalides de la marine, il fut ordonné, par l'art. 20, que les débiteurs seroient contraints comme pour deniers royaux, avec pouvoir aux Juges d'Amirauté d'en connoître en cas de contestation, à l'exclusion de tous autres Juges, pour être leurs Sentences à cet égard, exécutées par provision nonobstant toutes oppositions ou appellations quelconques & sans préjudice d'icelle; ce qui été confirmé par l'Edit du mois Juillet 1720, tit. 2, art. 3.

Enfin l'article 21, en confirmant l'application faite par l'article 4 de l'Edit du mois de Mai 1709, des retenues ordonnées en faveur desdits Invalides, ajouta, & encore à donner des gratifications & récompenses aux veuves & enfans des Invalides & des officiers & matelots qui auront été tués ou qui décéderont sur nos vaisseaux, ou sur ceux de nos sujets, le tout suivant que nous le jugerons à propos.

Par rapport aux gens d'équipages tués sur les corsaires, il y a en dernier lieu la Déclaration du 15 Mai 1756. V. *infra* l'art. 32 du titre des prises.

Comme cet Edit en augmentant la retenue jusqu'à 6 den. pour livre, au lieu de 4, sur les gages & appointemens des gens de mer employés au service des vaisseaux marchands, avoit passé sous silence ceux qui étoient à la part, & qu'il parut juste de leur faire supporter une augmentation à proportion de la retenues déjà ordonnée à leur égard; il intervint une Déclaration du Roi le 23 Juillet audit an 1713, pour réparer cette omission. Par cette Déclaration il fut réglé, qu'il leur seroit retenue à l'avenir, savoir aux capitaines, maîtres ou patrons, 30 sols par mois au lieu de 20 sols; aux officiers-mariniers 15 sols au lieu de 10 sols, & aux matelots 7 sols 6 den. aussi par mois au lieu de 5 sols, & cela pour le temps qu'ils seroient à la mer.

Une observation à faire est qu'avant l'Edit de 1709, les 3 den. par livre ne se levoient que sur les prises faites par les vaisseaux armés en course par les particuliers & nullement sur celles faites par les vaisseaux du Roi: Lettre de M. de Pontchartrain du 17 Septembre 1709. La raison étoit sans doute, que ces 3 den. pour livre étoit uniquement affectés à la demie-solde de ceux qui étoient estropiés sur les vaisseaux corsaires; mais par cet Edit portant que la retenue sur les prises seroit à l'avenir de 4 den. par livre au lieu de 3, & par celui de 1713 qui l'augmentoît jusqu'à 6 den. le Roi ayant ordonné qu'elle seroit faite indistinctement sur toutes les prises, pour être le produit de cette re-

tenue, employé aux pensions & à la demie folde tant des officiers, matelots & soldats servans sur ses vaisseaux, que de ceux des négocians armateurs en course, il n'y a plus eu depuis ce temps-là d'exception par rapport aux prises faites par les vaisseaux du Roi; de maniere qu'elles ont été depuis & sont encore actuellement sujettes à la retenue des 6 deniers pour livre, tout comme celles faites par les vaisseaux corsaires armés par les particuliers, nonobstant le silence gardé à ce sujet par les Déclarations du Roi des 5 Mars 1748 & 15 Mai 1756. Lettre de M. Machault du 30 Juin 1756. *Vide infra* l'art. 32 du titre des prises.

Telle est la gradation des différentes attributions de droits & revenus faites à l'établissement Royal des Invalides de la marine pour sa dotation.

Il étoit intéressant que la régie en fût faite avec régularité & exactitude; tant pour la recette que pour la dépense. C'est pour cela que par l'Edit du mois de Mai 1709, furent créés trois offices de Conseillers du Roi Trésoriers Généraux des Invalides de la marine pour être exercés par deux officiers sous le titre, l'un d'ancien mi-triennal & l'autre d'alternative mi-triennal.

En même-temps furent aussi créés deux offices de Conseillers du Roi Contrôleurs Généraux desdits Trésoriers, des offices de Trésoriers particuliers dans tous les ports du Royaume, où il y avoit siege d'Amirauté, & des offices de contrôleurs desdits Trésoriers particuliers.

Création aussi par l'Edit du mois de Décembre 1712, en chacun siege d'Amirauté, d'un office de Commissaire-Receiveur, garde dépositaire des vaisseaux & bâtimens des prises qui se feroient en mer, & de ceux qui échoueroient ou feroient naufrage; ensemble des soldes, parts de prises, portions d'intérêt & effets appartenans aux officiers-mariniers, matelots & autres.

Enfin par l'Edit ci-dessus du mois de Mars 1713, création encore d'un office de Conseiller du Roi Commissaire général résidant à Paris, & de dix offices de Conseillers Commissaires provinciaux des Invalides de la marine.

Mais tous ces offices, comme à charge à l'Etat, furent supprimés par autres Edits des mois d'Avril & Octobre 1716, qui en confirmant d'abondant les attributions de droits & dons faits aux Invalides de la marine par les anciens Edits qui avoient créé ces offices, ordonnerent que la recette & la dépense de tous les revenus desdits Invalides seroit faite à l'avenir par ceux que le Roi commettrait à cet effet.

Depuis ce temps-là, la régie effectivement n'en a plus été faite que par commission du Roi; & la forme de cette régie, étant la même aujourd'hui que celle qui fut réglée par l'Edit du mois de Juillet 1720, j'ai cru qu'il convenoit de transcrire ici cet Edit si intéressant & si peu connu, d'autant plutôt qu'il contient une compilation de tous les Edits, Déclarations, Arrêts, Ordonnances & Réglemens rendus en faveur des Invalides de la marine depuis 1709. Au moyen de quoi on peut se passer des pieces antérieures, celle-ci suffisant pour mettre au fait de tout ce qui peut concerner l'établissement desdits Invalides de la marine. Ce même Edit d'ailleurs renferme plusieurs dispositions nouvelles qu'il est extrêmement important de connoître.

ÉDIT DU ROI,

Concernant les Invalides de la Marine.

Du mois de Juillet 1720.

REGISTRE EN PARLEMENT.

LOUIS par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre: A tous présens & à venir, Salut. Le feu Roi notre très-honoré Seigneur & Bisayeul, ayant résolu de procurer une subsistance certaine aux Invalides de la Marine & des galeres, jugea à propos d'établir par son Edit du mois de Mai 1709, une retenue de quatre deniers pour livre sur toutes les pensions, gratifications, appointemens, gages & soldes du corps de la marine & des galeres, soit dedans, soit dehors le Royaume, & sur la paye des ouvriers travaillans dans nos arsenaux de marine & des galeres; pareille retenue de quatre deniers pour livres sur le montant total des prises, & sur les gages & appointemens que les capitaines, maîtres, patrons, pilotes, officiers-mariniens & matelots recevoient des négocians au service desquels ils seroient employés, soit qu'ils fussent payés au mois ou au voyage; & une retenue fixée par le même Edit sur ceux qui serviroient à la part, le tout pour être employé à la subsistance, tant des officiers de nos vaisseaux & galeres, & de nos ports & Arsenaux de la marine & des galeres, qu'à celle des officiers-mariniens, matelots, soldats & ouvriers invalides de la marine & des galeres. Mais le fonds destiné pour cette subsistance ne s'étant pas trouvé suffisant pour la donner à tous ceux qui la méritoient, le feu Roi auroit par autre Edit du mois de Mars 1713, étendu sur toutes les dépenses de la marine & des galeres, sans exception ni distinction, la retenue de quatre deniers pour livre, ordonné sur partie de ces mêmes dépenses de la marine & des galeres, & il auroit aussi augmenté de deux deniers la retenue de quatre deniers, ordonnée sur les gages & appointemens des capitaines, maîtres, patrons, pilotes, officiers-mariniens & matelots employés au service des négocians, & sur le montant total des prises faites en mer: Et attendu que par cet Edit la même augmentation de retenue à l'égard des capitaines, maîtres, patrons, officiers-mariniens & matelots qui seroient à la part, n'avoit point été réglée, il auroit en interprétation dudit

Edit du mois de Mars 1713 ordonné par Déclaration du 23 Juillet en suivant, que la retenue portée par l'Edit du mois de Mai 1709 sur les capitaines, maîtres, patrons, officiers-mariniens & matelots qui serviroient à la part seroit; favoir, sur les capitaines, maîtres & patrons de trente sols par mois, au lieu de vingt sols réglés par ledit Edit; sur les officiers-mariniens de quinze sols, au lieu de dix sols, & sur les matelots indifféremment, de sept sols six deniers aussi par mois, au lieu de cinq sols réglés par ledit Edit, & ce pour tout le temps qu'ils seroient à la mer. Comme la conjoncture des temps avoit obligé le feu Roi de créer par ces Edits des mois de Mai 1709 & Mars 1713 des offices de Trésoriers & Contrôleurs généraux, de Trésoriers & Contrôleurs particuliers, de Commissaire général, & des Commissaires provinciaux des Invalides de la marine; Sur ce qu'il a été reconnu que la création de ces offices nous étoit à charge & à nos peuples par rapport aux gages, privileges, exemptions & droits qui y étoient attribués, nous aurions par notre Edit du mois d'Avril 1716 éteint & supprimé tous lesdits offices, ensemble les gages, appointemens, taxations, privileges, exemptions & droits y attribués, & nous aurions ordonné par le même Edit, que ceux des mois de Mai 1709 & Mars 1713 ensemble les Déclarations & Arrêts rendus en conséquence, seroient au surplus exécutés en ce qu'ils ordonnent les retenues établies en faveur des Invalides de la marine, & que la recette & dépense de tous les revenus desdits Invalides, seroient faites à l'avenir par ceux que nous commettrions à cet effet; Et attendu qu'il est nécessaire de commettre & établir des sujets qui fassent à l'avenir la recette & dépense des deniers qui proviendront desdites retenues & revenus, au lieu des officiers titulaires supprimés par notre Edit du mois d'Avril 1716, & de régler les appointemens qu'il conviendra de leur accorder, nous avons résolu d'expliquer nos intentions, tant sur ce sujet que sur la maniere dont sera faite à l'avenir la recette & la dépense des revenus de

l'établissement desdits Invalides, afin que par une bonne & sûre administration, ils puissent retirer les avantages qu'ils doivent attendre d'un établissement qui n'a été fait que pour leur procurer une subsistance certaine dans des temps où leurs blessures & leurs caducités ne leur permettront pas de continuer leurs services. A ces causes, & autres à ce nous mouvans, de l'avis de notre très-cher & très-ami Oncle le Duc d'Orléans petit Fils de France Régent, de notre très-cher & très-ami Oncle le Duc de Chartres premier Prince de notre Sang, de notre très-cher & très-ami Cousin le Duc de Bourbon, de notre très-cher & très-ami Cousin le Comte de Charollois, de notre très-cher & très-ami Cousin le Prince de Conti, Princes de notre sang, de notre très-cher & très-ami Oncle le Comte de Toulouse, Prince légitimé, autres Pairs de France, Grands & Notables personnages de notre Royaume, & de notre certaine science, pleine puissance & autorité Royale. Nous avons par le présent Edit perpétuel & irrévocable, dit, statué & ordonné, disons, statuons & ordonnons, voulons & nous plaît ce qui ensuit.

TITRE PREMIER.

De la retenue des quatre & six deniers pour livre.

ARTICLE PREMIER.

La retenue pour la subsistance des officiers-mariniens, matelots, soldats, ouvriers & autres Invalides de la marine, continuera d'être faite à raison de quatre deniers pour livre, sur toutes les dépenses de la marine & des galères, soit dedans, soit dehors le Royaume, & même dans les colonies soumises à notre obéissance, sans exception ni distinction quelconques.

I. La retenue de six deniers pour livre continuera pareillement d'être faite sur les gages & appointemens des capitaines, maîtres, patrons, pilotes, officiers-mariniens & matelots employés au service des négocians; & à l'égard de ceux qui serviront à la part, il sera aussi continué de leur être retenue, au lieu desdits six deniers, savoir, aux capitaines, maîtres & patrons trente sols par mois; aux officiers-mariniens quinze sols, & aux matelots indifféremment sept sols six deniers aussi par mois, & ce par rapport au temps qu'ils seront en mer, jusqu'à leur désarmement.

II. Pareille retenue de six deniers pour livre sera aussi continué sur le montant total des prises qui se feront pendant la guerre, déduction préalablement faite des frais & dépenses nécessaires pour parvenir à la vente, & pour la con-

servation des marchandises trouvées sur lesdites prises, & du dixième de l'Amiral.

TITRE SECOND.

Du Don fait à l'Etablissement Royal des Invalides de la marine, & de la recherche qui en doit être continuée.

ARTICLE PREMIER.

Confirmons en tant que de besoin le don fait par l'article XIV de l'Edit du mois de Décembre 1712 aux Invalides de la marine, de tous les deniers & effets appartenans aux officiers-mariniens, matelots, passagers & autres en quelque sorte & manière que ce soit, qui n'auront point été réclamés dans les deux années de l'arrivée des vaisseaux, à compter du jour & date des déclarations qui seront faites à l'ordinaire aux Greffes des Amirautés; comme aussi de la solde, dixième & portion d'intérêts qui pourront appartenir aux officiers-mariniens, matelots, volontaires & autres armés en courte depuis le commencement de la dernière guerre, qui n'ont point aussi été réclamés dans les deux années, à compter du jour de la liquidation des prises: confirmons aussi en tant que de besoin le don fait par le feu Roi auxdits Invalides, de la part que nous avons dans les naufrages non-réclamés; n'entendons néanmoins comprendre dans ce don le tiers de tous les effets appartenans aux officiers-mariniens, matelots, passagers & autres qui mourront sans tester sur les vaisseaux durant le temps de la campagne, qui appartient à l'Amiral suivant l'article 9, tit. 11 de l'Ordonnance de 1681.

II. Nous avons de nouveau doté & dotons; en tant que besoin est, ledit établissement royal des invalides de la marine, de toutes lesdites retenues de six deniers pour livre, sur les gages & appointemens des capitaines, maîtres, patrons, pilotes, officiers-mariniens & matelots employés au service des négocians, & sur le montant total des prises; de quatre deniers pour livre sur toutes les sommes qui sont employées en pensions, soldes, gages & appointemens, & sur toutes les dépenses de la marine & des galères, don de solde, dixième & portion d'intérêts non-réclamés; & de la part que nous avons dans les naufrages aussi non-réclamés, le tout ainsi qu'il est ci-devant expliqué, pour, par lesdits invalides de la marine en jouir à perpétuité sans trouble ni empêchement quelconques.

III. Voulons & entendons que toutes lesdites
retenues

retenues & dons, ensemble tous les revenus que nous pourrions donner par la suite audit établissement, soient censés & déclarés deniers royaux; & en conséquence ordonnons que les débiteurs ou dépositaires seront contraints au paiement d'iceux, comme pour nos propres deniers & affaires; & en cas de contestation, pour raison desdites retenues qui seront faites sur les gages & appointemens des capitaines, maîtres, patrons, pilotes, officiers-mariniers & autres employés au service des négocians, & sur le montant total des prises faites en mer, & des dons faits audit établissement, mentionnés dans l'article premier du présent titre, avons de nouveau attribué & attribuons, en tant que besoin est, toute Jurisdiction & connoissance aux Officiers des Amirautés, à l'exclusion de tous autres Juges, & voulons que les Sentences qui sont ou seront par eux rendues, soient exécutées par provision, nonobstant toutes oppositions & appellations quelconques, & sans préjudice d'icelles.

IV. Voulons que ceux qui sont actuellement commis, ou qui, sur la proposition qui nous en sera faite par notre Conseil de marine, seront dans la suite commis par nous à la recherche que le feu Roi a ordonné être faite, & que nous ordonnons être continuée desdits effets, soldes, dixiemes & portions d'intérêts non-réclamés, soient tenus d'en dresser des états contenant les noms & qualités desdits officiers-mariniers, matelots, volontaires & autres, à qui le tout appartiendra; & à cet effet que les armateurs ou propriétaires des vaisseaux armés, tant en course qu'en marchandises, comptent dans le lieu de l'armement du maniement desdits effets, soldes, dixiemes & portions d'intérêts des équipages des vaisseaux qu'ils auront armés, lesquels auront été payés & de celles qui seront dûs, pardevant les officiers qui sont ou seront commis à cet effet, auxquels nous donnons pouvoir de requérir en leurs noms sans aucun empêchement ni opposition de la part de nos Procureurs & tous autres, ès Amirautés de notre Royaume, à la charge de prendre des conclusions de nosdits Procureurs, & que lesdits états soient faits doubles, les uns pour être envoyés à notre Conseil de marine, & les autres pour être remis aux Trésoriers particuliers des invalides, dont il sera parlé ci-après, à l'effet de faire le recouvrement des sommes y contenues, dont il ne pourra être par lesdits Trésoriers aucunement disposé, que sur les ordres de notredit Conseil.

V. Voulons aussi que ceux qui seront chargés des deniers provenans de ladite recherche, soient

à la première requisiſſion tenus de les remettre aux Trésoriers particuliers des invalides, & qu'en cas que lesdits deniers soient réclamés par lesdits officiers-mariniers, matelots, volontaires & autres, ou leurs héritiers & ayans cause, après ledit temps de deux années, la délivrance en soit faite sur les ordres de notre Conseil de marine, à ceux qui auront droit de les recevoir, par lesdits Trésoriers, & que le contenu en iceux soit passé en dépense dans les comptes qu'ils rendront desdits deniers, en les rapportant & la quittance des parties prenantes.

VI. Et pour faciliter ladite recherche, enjoignons aux Officiers de nos Amirautés de tenir la main à ce que les Greffiers desdites Amirautés donnent tous les éclaircissemens nécessaires à ceux qui sont commis ou que nous commettrons pour ladite recherche, sur la proposition qui nous en sera faite par notre Conseil de marine, & de les y contraindre par Sentence, & sous peine d'amende.

TITRE TROISIEME.

De l'emploi qui sera fait du produit des quatre & six deniers pour livre, & des autres revenus que peut ou pourra avoir l'établissement des invalides de la marine.

ARTICLE PREMIER.

Le produit des retenues des quatre & six deniers pour livre, & des autres revenus qui sont ou seront attribués à l'établissement des invalides de la marine, continuera d'être employé aux pensions, gratifications & récompenses que nous accorderons sur la proposition qui nous en sera faite par notre Conseil de marine, tant aux officiers invalides de nos vaisseaux & galères qui en seront trouvés dignes, qu'aux Intendans & autres officiers de nos ports & arsenaux de la marine & des galères; comme aussi à la demi-solde, tant des officiers-mariniers, matelots & soldats, que des ouvriers de nos vaisseaux & galères, des officiers-mariniers, matelots & volontaires estropiés sur les vaisseaux marchands & armateurs, ensemble à des gratifications & récompenses aux veuves & enfans des officiers-mariniers, matelots, soldats & volontaires qui auront été tués sur nos vaisseaux & galères, ou sur ceux de nos sujets, ainsi qu'il sera jugé par nous convenable, sur la proposition qui nous en sera faite par notre Conseil de marine.

TITRE QUATRIEME.

De la demi-solde des Invalides & de leurs Privileges & Exemptions.

ARTICLE PREMIER.

La demi-solde sera par nous accordée suivant ce qui nous sera proposé par notre Conseil de marine, sur les certificats qui lui auront été représentés pour justifier les services, blessures & invalidité ou caducité de ceux qui seront dans le cas de la pouvoir obtenir, & elle sera fixée pour les officiers-mariniens, matelots, soldats & ouvriers, à la moitié de la solde qu'ils auront gagnée dans le dernier service qu'ils se trouveront avoir rendu sur nos vaisseaux & galeres, ou dans nos arsenaux, suivant les certificats qu'ils en rapporteront des Commissaires des Bureaux des armemens, radoub & constructions, visés des Intendans & Commissaires généraux de la marine & des galeres, dans les départemens desquels ils auront servi, laquelle fixation servira de règle pour ceux qui auront servi en la même qualité sur les vaisseaux marchands & armateurs, nous réservant à la faire augmenter ou diminuer suivant les cas, & eu égard à la qualité de la blessure ou de l'invalidité de celui qui y sera admis.

II. Confirmons aux invalides de la marine, établis dans notre Royaume, les dispense & exemption de tout service personnel, que nous leur avons accordé par l'Arrêt de notre Conseil d'Etat du 6 Août 1717; ordonnons en conséquence, que quand leurs femmes tiendront boutique & seront commerce, elles contribueront à la garde bourgeoise, des portes des villes & châteaux, suivant & à proportion de leur commerce, ainsi qu'elles y contribueroit en cas de viudedé, sans toutefois qu'elles puissent être tenues de fournir des hommes à la place de leurs maris, dont nous les avons dispensé, dérogeant à cet effet à l'Arrêt du Conseil d'Etat du 12 Mars 1691.

III. Confirmons pareillement lesdits invalides dans l'exemption du payement de la capitation, que nous leur avons aussi accordée à perpétuité par notre Ordonnance du 25 Juin 1718, à commencer du premier Janvier de la même année: dispensons en conséquence les Trésoriers généraux de la marine & des galeres de toute recette, tant en notre Chambre des Comptes qu'ailleurs, pour les sommes que le principal de ladite capitation & les deux sols pour livre pourroient produire, si le recouvrement en étoit fait.

TITRE CINQUIEME.

Des Trésoriers & Contrôleurs généraux, & des Trésoriers particuliers des Invalides de la Marine.

ARTICLE PREMIER.

Voulons & entendons qu'il y ait toujours à Paris un Trésorier général & un Contrôleur général des invalides de la marine, établis & commis par nous sur la représentation qui nous en sera faite par notre Conseil de marine, & qu'à cet effet toutes Lettres nécessaires leur soient expédiées. Voulons aussi qu'il soit établi dans les Amirautés de notre Royaume des Trésoriers particuliers desdits invalides, suivant les ordres particuliers que nous donnerons, & qui leur seront expédiés par notredit Conseil.

II. Le Trésorier général des invalides de la marine, établi à Paris par notre commission du 18 Juillet 1719, continuera de faire la recette de la retenue des quatre deniers pour livre imposés sur toutes les dépenses de la marine & des galeres, & de tous les autres revenus que lesdits invalides peuvent ou pourront avoir à Paris.

III. Le Contrôleur général à la recette dudit Trésorier, aussi établi à Paris par notre commission du même jour 18 Juillet 1719, contrôlera jour par jour la recette & dépense dudit Trésorier général, ensemble les quittances qu'il fournira aux Trésoriers généraux de la marine, des galeres & autres, & celles qui seront données par ceux auxquels nous accorderons des pensions, gratifications ou récompenses, le tout sans aucuns droits de quittances ni de contrôle.

IV. Les appointemens desdits Trésorier & Contrôleur généraux seront réglés par nous, suivant les états arrêtés par notre Conseil de marine, sans qu'ils puissent rien prétendre au-delà, soit pour frais de commis, de bureaux, ports de lettres, reddition des comptes, & autres de quelque nature & en quelque sorte qu'ils puissent être; ordonnons aussi que les appointemens des Trésoriers particuliers seront réglés & arrêtés de la même manière que ceux desdits Trésorier & Contrôleur généraux.

V. Lesdits Trésoriers généraux & particuliers ne pourront disposer des deniers de leur recette, que sur les ordres qui seront par nous expédiés, ou par notre Conseil de marine, à peine de restitution du double de ce qui se trouvera avoir été détourné de leurs caisses.

VI. Les Consuls de la nation établis dans les

pays étrangers & les Subdélégués des Intendants, Commissaires généraux & Commissaires de la marine, établis dans les Colonies soumises à notre obéissance, feront les fonctions de Trésoriers des invalides de la marine, en conséquence des ordres qui leur seront donnés par notre Conseil de marine, & ils feront la recette des six deniers pour livre, tant sur les équipages des vaisseaux François, que sur le montant total des prises qui y seront conduites & liquidées, ainsi qu'il sera plus au long expliqué ci-après.

VII. Les Trésoriers particuliers des invalides seront tenus d'envoyer des copies des extraits des liquidations des prises qui seront vendues dans leurs ports, aux Trésoriers établis dans ceux où les vaisseaux qui auront faits lesdites prises, auront armé, pour servir à faire rendre compte aux armateurs des sommes non réclamées, & qui regardent la recherche du don fait auxdits invalides.

TITRE SIXIEME.

De quelle maniere se fera la Recette des quatre & six deniers pour livre, par les Trésoriers des Invalides, & de ce qui proviendra de la recherche du don fait auxdits Invalides.

ARTICLE PREMIER.

Les Trésoriers généraux des invalides de la marine créés par l'Edit du mois de Mai 1709, & supprimés par celui du mois d'Avril 1716, remettront tous les fonds qu'ils peuvent avoir appartenans auxdits invalides, entre les mains du Trésorier général établi par notre commission du 18 Juillet 1719, desquels fonds il seront bien & valablement déchargés dans le compte qu'ils rendront de leur maniement à notre Conseil de marine, auquel nous avons attribué & attribuer la connoissance & l'arrêté desdits comptes depuis l'établissement desdits invalides, en rapportant copie collationnée du présent Edit, de la commission dudit Trésorier général, & sa quittance dûment contrôlée.

II. Le produit des quatre deniers pour livre qui doivent être retenus par les Trésoriers généraux de la marine & des galeres, sur toutes les dépenses de notre dite marine & des galeres, soit dedans, soit dehors notre Royaume, & dans les Colonies soumises à notre obéissance, sera par eux remis & délivré tous les trois mois audit Trésorier général des invalides de la marine, sur ses simples quittances dûment contrôlées; en sorte que les fonds des trois premiers mois d'une année soient remis dans le mois sui-

vant, & ainsi consécutivement de trois en trois mois: entendons que le payement en sera fait audit Trésorier général des invalides de la marine, sur le pied de l'effectif des fonds qui seront ordonnés chacun mois auxdits Trésoriers généraux de la marine & des galeres en notre trésor royal, & sur les fonds de recettes extraordinaires; à l'exception néanmoins de celles qui concerneront le cinquieme des prises, & le produit de la vente de nos vaisseaux & autres bâtimens qui seront hors d'état de servir, & des munitions & effets des magasins de nos arsenaux de marine & des galeres, de maniere qu'il ne sera fait aucune déduction sous prétexte des revenans-bons qui pourroient rester entre les mains desdits Trésoriers généraux de la marine & des galeres.

III. Les Trésoriers particuliers des invalides de la marine, créés par Edit du mois de Mai 1709, & supprimés par celui du mois d'Avril 1716, ou leurs commis, remettront entre les mains des Trésoriers desdits invalides qui seront commis en vertu du présent Edit, tous les fonds qu'ils peuvent avoir entre leurs mains appartenans auxdits invalides; & rapportant par eux copie collationnée dudit Edit, des commissions ou ordres en vertu desquels lesdits Trésoriers auront été commis, & leurs quittances, ils seront bien & valablement déchargés desdits fonds dans le compte qu'ils rendront de leur maniement, pardevant les Commissaires qui sont ou seront par nous nommés sur la représentation de notre Conseil de marine, lequel leur donnera un ordre pour les autoriser à procéder à l'examen & arrêté desdits comptes.

IV. Les négocians & armateurs continueront de retenir aux équipages qu'ils engageront pour servir sur les vaisseaux par mois & au voyage, six deniers pour livre des avances qu'ils leur feront, laquelle retenue sera faite en présence du Commissaire de leur département, & remise avant le départ de leurs bâtimens au Trésorier particulier du port où l'armement aura été fait, & le restant trois jours après le retour desdits bâtimens, entre les mains du Trésorier du port où se fera le désarmement; lequel, en cas que ce ne soit pas le même lieu de l'armement, sera tenu d'en envoyer son certificat au Trésorier du port où l'armement aura été fait, tous lesquels payemens seront faits sur les simples quittances dudit Trésorier.

V. Défendons auxdits Trésoriers de recevoir & de faire faire aucuns payemens des six deniers pour livre aux capitaines, maîtres & patrons des bâtimens dans les ports où ils ne désarmeront pas, & où ils ne feront que décharger une partie de leurs marchandises.

VI. Ordonnons que le lieu de l'armement desdits bâtimens & où le payement des fix deniers pour livre devra être fait, sera le port où se prendront les expéditions de l'Amirauté & du Bureau des Classes pour le départ desdits bâtimens.

VII. Ordonnons aussi qu'à l'avenir dans les rôles d'équipages qui seront expédiés par les Commissaires de marine, ou commis principaux & ordinaires, ayant le département des Classes, après avoir été certifiés véritables par lesdits négocians & armateurs, il soit fait mention non-seulement des noms, surnoms & qualités des équipages, & de leur solde par mois, mais encore du montant des avances qui leur seront faites, soit qu'ils aillent au mois ou au voyage; & qu'à l'égard de ceux qui iront à la part, il soit pareillement fait mention du nombre des parts qu'aura chacun de ceux qui composeront lesdits équipages.

VIII. Voulons que lesdits rôles d'équipages soient expédiés par numéro, & par premier & dernier chaque année, de laquelle il sera fait mention au texte desdits rôles, afin qu'il n'en soit soustrait aucun.

IX. Le Trésorier particulier des invalides, auquel le payement de la retenue des six deniers à l'armement aura été fait, donnera sa quittance au bas desdits rôles d'équipages, que les négocians & armateurs seront tenus d'embarquer dans leurs navires; & afin qu'il leur reste un titre entre les mains pour justifier des payemens qu'ils auront faits, ledit Trésorier leur en remettra en même-temps un certificat, libellé comme il leur aura donné sa quittance au bas dudit rôle d'équipage.

X. Lesdits négocians & armateurs seront tenus de leur part, de remettre audit Trésorier particulier copie dudit rôle & de la quittance qu'il leur aura été donné au bas, laquelle copie sera signée d'eux par ampliation.

XI. Lesdits négocians & armateurs seront pareillement tenus, lors du désarmement de leurs navires, de rapporter trois jours après, le rôle d'armement audit Trésorier, ensemble celui du désarmement qui leur aura été arrêté aussi par numéro, & par premier & dernier chaque année, par le Commissaire de la marine, commis principal ou ordinaire, ayant le département des Classes, après avoir été certifié véritable par lesdits négocians & armateurs, dans lequel il sera fait mention non-seulement des noms, surnoms & qualités des équipages & de leur solde, mais encore de ce qui leur reviendra au désarmement; & en cas qu'il se trouve une augmentation ou diminution d'équipage, il y

sera aussi fait mention de ce qui y aura donné lieu.

XII. Le Trésorier particulier donnera sa quittance au bas dudit rôle de désarmement, dont lesdits négocians & armateurs lui remettront un double, au bas duquel sera copie de sa quittance signée d'eux par ampliation.

XIII. Lesdits négocians ou armateurs qui engageront des équipages à la part, continueront aussi de leur retenir sur ce qui doit leur revenir au retour de leur voyage; savoir, aux capitaines, maîtres & patrons, trente sols par mois; aux officiers-mariniers, quinze sols; & aux matelots indifféremment, sept sols six deniers aussi par mois; seront lesdites retenues remises par eux au Trésorier particulier du port où ils seront le désarmement de leurs bâtimens, trois jours après leur retour, lequel Trésorier, en cas que ce ne soit pas le même lieu de l'armement, sera tenu d'en envoyer son certificat au Trésorier du port où aura été fait l'armement desdits bâtimens: voulons au surplus que ces payemens soient faits sur la simple quittance du Trésorier particulier.

XIV. Seront censés officiers mariniers dans lesdits bâtimens, les aumôniers, chirurgiens, écrivains, subrecargues, les commis du fond de cale, les lieutenans & enseignes: quant aux volontaires & aux soldats, ils seront considérés comme matelots, & payeront comme eux.

XV. Les négocians ou armateurs qui engageront les équipages à la part, remettront, avant le départ de leurs bâtimens, au Trésorier particulier des invalides, un double du rôle de leur équipage, qui leur aura été expédié en la manière prescrite par les articles VII & VIII du présent titre, par le Commissaire de la marine, commis principal ou ordinaire des Classes, après avoir été certifié véritable par lesdits négocians ou armateurs; au bas duquel rôle ils donneront soumission de payer ce qu'ils devront retenir auxdits équipages sur leurs parts au retour de leurs bâtimens, de laquelle soumission ledit Trésorier leur donnera une ampliation au bas dudit rôle, qu'ils embarqueront dans leursdits navires.

XVI. Au retour de leurs bâtimens, & trois jours après, ils représenteront ledit rôle d'armement au Trésorier des invalides du port où ils désarmeront; ensemble celui du désarmement qui leur aura été arrêté aussi par numéro, & par premier & dernier chaque année, par le Commissaire de la marine, commis principal ou ordinaire, ayant le département des Classes, après avoir été certifié véritable par eux, dans lequel rôle sera fait mention des noms, surnoms

& qualités des équipages, du nombre & de la valeur des parts d'un chacun, & en cas qu'il se trouve une augmentation ou diminution d'équipage, il y sera fait mention de ce qui y aura donné lieu.

XVII. Ledit Trésorier particulier donnera sa quittance au bas dudit rôle de désarmement, dont lesdits négocians & armateurs lui remettront un double, au bas duquel sera copie de sa quittance signée d'eux par ampliation.

XVIII. Ordonnons aux capitaines, maîtres & patrons, à leurs officiers-mariniers, matelots & autres, de déclarer au juste aux officiers chargés du soin des Classes, les conditions de leur engagement avec leurs armateurs, à peine pour les contrevenans de perdre ce qui leur revient pour leur voyage. Enjoignons auxdits armateurs de faire les mêmes déclarations, à peine de cent livres d'amende en cas de contravention, le tout applicable au profit des invalides.

XIX. N'entendons assujettir à la retenue des droits des invalides, que les équipages qui sont ou seront sujets à prendre des congés de l'Amiral, notre intention étant que les équipages qui ne prennent point lesdits congés, soient exempts de payer lesdits droits; & attendu qu'ils ne contribuent point à la subsistance des invalides, ils ne pourront prétendre d'être admis à la demi-solde.

XX. Et afin que les différentes retenues ordonnées par le présent Edit ne soient point à charge aux armateurs & à leurs équipages, voulons, s'il arrive que par quelque accident, tel que celui des forbans, les bâtimens armés, soit au mois ou au voyage, ou à la part, ne fassent pas une bonne pêche, lesdits armateurs ou équipages ne soient tenus de payer les droits desdits invalides qu'au prorata de ce qu'ils apporteront: voulons pareillement que les équipages des bâtimens qui pourront être pris ou se perdre, ne payent aussi lesdits droits que sur le pied de leurs avances, ou de ce qu'ils auront pu devoir en partant du port de leur armement.

XXI. Les Trésoriers des invalides de la marine percevront les droits attribués auxdits invalides sur les équipages des pataches employés pour le service des directeurs du tabac & de nos fermes, ainsi & de la manière qu'il a été réglé par lesdits directeurs; savoir, aux capitaines, douze sols six deniers par mois; aux lieutenans, dix sols six deniers; aux pilotes, sept sols; & aux matelots indifféremment, six sols aussi par mois pendant toute l'année.

XXII. Pour assurer la recette des droits attribués aux invalides, & pour mettre leurs Trésoriers

en état de la faire promptement; enforte qu'il n'en échappe aucune par les non-valeurs & insolvabilités & autres causes, ordonnons aux Commissaires de la marine, commis principaux & ordinaires, chargés du soin des Classes, de ne délivrer aux négocians ou armateurs les rôles des équipages, qu'au préalable ils n'ayent payé les droits du précédent voyage, ou donné bonne & suffisante caution.

XXIII. Ordonnons aussi aux négocians & armateurs de payer aux Trésoriers des invalides les six deniers pour livre de tous les salaires ou profits qu'auroient pu gagner les déserteurs de leurs équipages, jusqu'au jour de leur désertion.

XXIV. Voulons que lesdits négocians, armateurs ou capitaines qui seront dans les ports où il n'y aura point d'officiers chargés du soin des Classes, soient tenus de prendre ou d'envoyer prendre leurs rôles d'équipages dans le Bureau des Classes d'où leurs ports dépendront, pour y faire en même-temps le payement des droits des invalides.

XVV. Tous les Greffiers des Amirautés de notre Royaume, & tous ceux qui reçoivent les déclarations des maîtres des vaisseaux & autres bâtimens pour obtenir congé, soit pour sortir des ports ou pour décharger les marchandises, soit pour désarmer quand ils sont rentrés, seront tenus de communiquer auxdits Trésoriers les rôles mis en leurs mains par les maîtres des vaisseaux & autres bâtimens, des gens de leurs équipages & passagers, & les registres sur lesquels sont enrégistrés lesdits rôles ou déclarations, sans pouvoir par eux, à peine d'interdiction & de cinq cens livres d'amende, exiger aucun salaire pour ladite communication, laquelle leur sera exactement demandée par lesdits Trésoriers, afin qu'ils puissent connoître les retours des vaisseaux.

Ordonnons aux officiers desdites Amirautés de n'enregistrer les congés qui seront délivrés pour faire sortir les vaisseaux des ports ou pour faire décharger les marchandises, ou désarmer ceux qui entrent esdits ports, qu'au préalable les droits portées par le présent Edit, n'ayent été payés & acquittés, & que les quittances ne leur en ayent été représentées ou les cautions, ainsi qu'il est porté par l'article XXII du présent titre.

XXVI. Ordonnons aussi à tous capitaines, officiers, maîtres ou patrons, au retour & désarmement des vaisseaux & bâtimens qu'ils commanderont, soit dans le port où ils ont armé ou dans quelqu'autre que ce puisse être, de remettre dans trois jours au Commissaire de la marine, commis principal ou ordinaire, ayant

les départemens des Classes, une déclaration du jour de leur première sortie, de celui de leur arrivée, avec le rôle de leur équipage, à la marge duquel & à côté des noms, ils seront tenus de marquer les défecteurs & le jour de leur défection, les morts & le jour de leur décès; s'il arrive que dans les relâches qu'ils auront pu faire pendant le cours du voyage, ils aient pris & engagé quelques officiers, matelots, ou autres, entendons qu'ils les ajouteront ou pied de leur rôle de date en date, en observant de marquer leurs salaires par mois & les avances, le tout à peine de cinq cens livres d'amende: voulons qu'ils remettent en même-temps auxdits officiers des copies des inventaires des effets des officiers - mariniens, matelots & autres, morts sur leurs bâtimens pendant leur voyage, & de la vente qu'ils en auront faite, le tout signé d'eux & de leurs officiers.

XXVII. Les six deniers pour livre sur le montant total des prises qui se feront pendant la guerre, ainsi qu'il est expliqué à l'article III du titre premier, seront remis entre les mains des Trésoriers qui seront établis dans les lieux où elles seront conduites immédiatement après la vente d'icelles, & par ceux qui seront chargés de ladite vente, qui demeureront responsables en leurs noms du montant desdits six deniers.

XXVIII. La recette desdits six deniers pour livre sera faite par lesdits Trésoriers, sur les extraits de liquidation de chaque prise que les Greffiers des Amirautés seront tenus de leur délivrer en leur payant vingt sols par chaque extrait, y compris le papier timbré, au lieu de dix sols portés par l'Edit du mois de Mai 1709. Lesdits Trésoriers s'adresseront pour l'obtention desdits extraits aux officiers de l'Amirauté, lesquels en ordonneront la délivrance sans frais; seront tenus, lesdits Trésoriers, de faire mettre les ampliations des quittances au bas desdits extraits par ceux à qui ils les fourniront pour le paiement de ces six deniers, & les vingt sols qu'ils auront payé auxdits Greffiers pour chaque extrait de liquidation, seront alloués en la dépense de leurs comptes.

XXIX. Ils feront le recouvrement des deniers provenans des effets, soldes, dixièmes & portions d'intérêts; ensemble des parts que nous avons dans les naufrages, le tout non-réclamé sur les états qui leur seront remis par ceux qui sont ou seront commis à la recherche desdits effets, soldes, dixièmes & portions d'intérêts, dont ils donneront leurs quittances aux armateurs, sur lesquels ils auront fait ledit recouvre-

ment, dont ils retireront une ampliation signée d'eux au bas d'une copie desdits états.

XXX. En cas que les Trésoriers particuliers des invalides de la marine, soient obligés de faire des procédures pour raison du paiement de six deniers pour livre, & des soldes, dixièmes & portions d'intérêts ci-dessus, voulons & entendons qu'ils se pourvoient pardevant les officiers des Amirautés de notre Royaume, pour faire condamner par corps dans huitaine, comme pour nos propres deniers & affaires, les débiteurs desdits invalides & dépositaires, tant pour le paiement des six deniers pour livre à eux attribués, que pour telle autre chose de quelque nature qu'elle soit, qui pourra être dûe auxdits invalides.

XXXI. Voulons aussi qu'outre le rôle d'armement que les propriétaires, maîtres ou patrons, sont obligés de remettre aux Greffes des Amirautés de notre Royaume, avant le départ de leurs bâtimens, ils soient tenus d'y remettre en même-temps un rôle du désarmement, pour servir à certifier par les Greffiers un état de dépouillement de tous les armemens, & désarmemens, par premier & dernier, qui auront été faits pendant le courant d'une année dans les ports où lesdits Greffiers sont établis, & dans les ports ou ressorts de l'Amirauté, lequel état sera expédié par lesdits Trésoriers, & il y sera fait mention, non-seulement de tous lesdits armemens & désarmemens; mais encore du nombre & de la qualité des équipages, par noms & surnoms, de la paye, des avances, de la solde, du retour, & du montant des parts; & sera payé auxdits Greffiers, pour ladite certification, par lesdits Trésoriers, cinq sols, qui seront alloués dans la dépense de leurs comptes.

TITRE SEPTIEME.

Des Revues des Invalides.

ARTICLE PREMIER.

L'Intendant des Classes de la marine, remettra tous les six mois à notre Conseil de Marine, la revue des invalides, dont la demi-solde doit être payée à Paris.

II. Les Intendants de la marine & des galères, & les Commissaires généraux dans les ports où il n'y aura point d'Intendants, enverront tous les six mois en notre Conseil des revues des invalides des Amirautés de leur département; lesquelles, pour cet effet, leur seront remises par les Commissaires de la marine, ou commis principaux & ordinaires des Classes, qui seront

tenus de faire ces revues, & d'y marquer le jour de la mort desdits invalides.

TITRE HUITIEME.

De la dépense qui sera faite par le Trésorier général & les Trésoriers particuliers des Invalides.

ARTICLE PREMIER.

Le Trésorier général des invalides de la marine, fera le payement de la demi-solde desdits invalides qui sont établis à Paris, sur les états & Ordonnances qui en seront expédiés par notre Conseil de marine.

II. Ce payement sera fait en présence du Contrôleur général desdits invalides qui le certifiera au bas d'un état, en marge duquel les invalides qui savent écrire donneront leurs quittances sans frais; & à l'égard de ceux qui ne savent point écrire, il en sera fait mention à côté de leur article par ledit Contrôleur général, dont la certification tiendra lieu de quittance.

III. Le payement des pensions, gratifications & récompenses que nous jugerons à propos d'accorder sur le produit des six deniers pour livre de la caisse du Trésorier général des invalides, suivant la proposition qui nous en sera faite par notre Conseil de marine, sera fait sur les états & ordonnances que notre dit Conseil en fera expédier, & sur les quittances de ceux auxquels elles seront accordées, & qui seront contrôlées sans frais par le Contrôleur général des invalides.

IV. Les Trésoriers particuliers des invalides feront le payement de la demi-solde des invalides qui résident dans l'étendue de leurs départemens, sur les états & ordonnances qui en seront expédiés, ainsi & de la manière qu'il est dit à l'article premier du présent titre.

V. Ce payement sera fait en présence des Commissaires de la marine, commis principaux & ordinaires, ayant le département des Classes & du Contrôleur de la marine, dans les ports où il y en aura, qui tous certifieront lesdits payemens au bas d'un état, en marge duquel les invalides qui savent écrire donneront leurs quittances sans frais; & à l'égard de ceux qui ne savent point écrire, il en sera fait mention à côté de leurs articles par lesdits Officiers, dont la certification tiendra lieu de quittance. Voulons que la demi-solde due à ceux desdits invalides qui seront morts, & pour laquelle ils seront employés dans les états, ne puisse être alloués auxdits Trésoriers, qu'en rapportant par

eux des extraits mortuaires desdits invalides. Voulons aussi que dans les ports où les Commissaires de la marine, commis principaux & ordinaires des Classes, feront eux-mêmes les fonctions de Trésoriers des invalides, ils aient à faire assister aux payemens qu'ils feront, deux notables du lieu, qui certifieront lesdits payemens.

VI. Les Trésoriers particuliers ne pourront payer les pensions, gratifications & récompenses que nous jugerons à propos d'accorder sur le produit des six deniers pour livre de leurs caisses, suivant la proposition qui nous en sera faite par notre Conseil de marine, que sur les états & ordonnances que notre dit Conseil en fera expédier, & sur les quittances de ceux auxquels elles seront accordées, & qui seront visées par les Commissaires de la marine, ou commis principaux & ordinaires, ayant le département des Classes, ou par les deux notables du lieu où lesdits Commissaires feront les fonctions des Trésoriers des invalides.

VII. Si après la demi-solde entièrement payée il reste des fonds entre leurs mains, ils ne pourront les remettre au Trésorier général des invalides, que sur nos ordres ou sur ceux de notre Conseil de marine.

VIII. Dans les temps des diminutions des especes, les Trésoriers particuliers des invalides de la marine, seront tenus de faire faire des procès-verbaux des fonds qu'ils se trouveront avoir dans leurs caisses, après que la recette & la dépense auront été constatées sur leurs registres par les Intendans, Commissaires généraux ou Commissaires ordinaires de la marine, commis principaux ou ordinaires, ayant le département des Classes, ou par deux notables dans les lieux où les Commissaires de la marine, commis principaux ou ordinaires des Classes, feront les fonctions de Trésoriers des invalides; seront lesdits procès-verbaux envoyés par eux à notre Conseil de marine, qui fera expédier un ordre de la somme à laquelle monteront ces diminutions, pour les faire allouer dans la dépense de leurs comptes.

IX. Voulons aussi & entendons que, lors des augmentations des especes, ils envoient à notre Conseil les Procès-verbaux qui en seront faits dans la même forme que ci-dessus, & qu'ils se chargent en recette extraordinaire au profit des invalides de ladite augmentation, au moyen desdits procès-verbaux, & des ordres que notre dit Conseil fera expédier à cet effet.

X. Ne pourront lesdits Trésoriers faire aucune dépense pour lesdits invalides, telles que peuvent être les charges, voitures de fonds, frais

de justice, & autres semblables, sans avoir précédemment pris l'ordre de notre Conseil de marine, qui le donnera suivant l'exigence des cas ; feront tenus lesdits Trésoriers de retirer des quittances libellées des payemens qu'ils feront pour lesdites dépenses, & d'envoyer tous les six mois lesdites quittances à notre dit Conseil, avec un état certifié d'eux véritable & visés des Intendans, Commissaires généraux, commissaires ordinaires de la marine, commis principaux & ordinaires des Classes, ou de deux notables dans les lieux où lesdits Commissaires de la marine, commis principaux & ordinaires des Classes, feront les fonctions de Trésoriers des invalides, afin qu'il leur soit expédié & envoyé les ordres nécessaires pour allouer ces dépenses dans leurs comptes.

TITRE NEUVIEME.

Des registres des Trésoriers & Contrôleurs généraux, & des Trésoriers particuliers des Invalides de la marine.

ARTICLE PREMIER.

Le Trésorier général des invalides de la marine tiendra trois registres, dont les feuillets seront cotés & paraphés par premier & dernier par notre Conseil de marine, sur lesquels registres il écrira jour par jour, sans aucun blanc ni rature, toutes les recettes & dépenses qu'il fera.

II. Les sommes qu'il recevra provenant des quatre deniers pour livre, retenus par les Trésoriers généraux de la marine & des galères, seront enrégistrées sur le premier registre.

III. Le second servira à enrégistrer les sommes qu'il touchera provenant des rentes que l'établissement royal des invalides de la marine a, ou pourra avoir ; ensemble les deniers qui lui seront remis par les Trésoriers particuliers desdits invalides, par les Consuls de la nation dans les pays étrangers & par les Subdélégués des Intendans, Commissaires généraux & Commissaires de la marine établis dans les colonies soumises à notre obéissance, & tous les autres revenus que ledit établissement pourra avoir.

IV. Il enrégistrera sur le troisième registre toute la dépense qu'il fera, tant pour les payemens des pensions, gratifications, récompenses ou demi-solde aux invalides de son département, qu'autres dépenses qui lui seront ordonnées par nous ou par notre Conseil de marine.

V. Les recettes & dépenses seront arrêtées tous les trois mois sur lesdits registres par ledit Trésorier général & par le Contrôleur général,

lequel signera conjointement avec lui ledit arrêté, dont sera remis à notre Conseil de marine, par ledit Trésorier général, un bordereau signé de lui, & contrôlé par ledit Contrôleur général.

VI. Ledit Contrôleur général tiendra de semblables & pareils registres, cotés & paraphés de même que ceux du Trésorier général.

VII. Les Trésoriers particuliers des ports tiendront quatre registres, dont les feuillets seront cotés & paraphés par premier & dernier, par l'Intendant où le Commissaire général de la marine de leur département, & lesdits Trésoriers feront tenus d'écrire jour par jour sur lesdits registres, sans aucun blanc ni rature, toutes les recettes & dépenses qu'ils feront.

VIII. Seront enrégistrées par eux sur le premier registre, les sommes qu'ils recevront provenant des six deniers pour livre retenus sur les avances qui auront été faites aux équipages avant le départ des bâtimens, & ils observeront de distinguer toujours les bâtimens dont les équipages auront été engagés au mois, au voyage ou à la part ; lorsqu'il y aura de ces bâtimens périés à la mer, ou pris par les ennemis, d'en faire mention dans ledit article, en rapportant en même-temps un certificat de l'Amirauté où les gens échappés du naufrage ou de la prise, auront été faire leurs déclarations.

IX. Le second registre servira à enrégistrer les sommes qu'ils recevront provenant des six deniers pour livre, & des droits sur le montant des parts retenues sur lesdits équipages à leur désarmement, pour tout le temps qu'aura duré le voyage, en observant de distinguer toujours les bâtimens dont les équipages auront été engagés au mois, au voyage ou à la part.

X. Lorsqu'ils enrégistreront sur lesdits registres la retenue des six deniers pour livre, ils seront tenus ; savoir, sur le premier qui regardera l'armement, de spécifier à la marge de chaque bâtiment le lieu où il aura fait son désarmement ; & sur le second qui concernera le désarmement, d'y spécifier pareillement à la marge de chaque bâtiment, le lieu où il aura fait son armement.

XI. Les sommes que lesdits Trésoriers toucheront des six deniers pour livre provenans de la vente des prises qui se feront pendant la guerre, seront enrégistrées par eux sur le troisième registre ; ils y expliqueront les noms des vaisseaux pris, ceux des vaisseaux & des capitaines preneurs, le montant de leurs ventes & des rençons, & ils y enrégistreront aussi les sommes qui pourront leur être remises par le Trésorier général, ou par les Trésoriers particuliers, en vertu des ordres de notre Conseil de marine, ensemble

en vertu des ordres de notre Conseil de marine, ensemble celles qui pourront provenir du don fait aux invalides de la marine.

XII. Ils enrégistreront sur le quatrième registre toute la dépense qu'ils feront, tant pour le paiement de la demiesolde des invalides de leur département que pour les pensions, gratifications & récompenses, suivant les états & Ordonnances que notre Conseil de marine en fera expédier.

XIII. Ils arrêteront tous les trois mois sur lesdits registres leur recette & dépense avec les Contrôleurs de la marine, dans les ports où il y en aura d'établis, & dans les autres avec les Commissaires de la marine, commis principaux & ordinaires des classes, ou avec deux notables dans les lieux où lesdits Commissaires ou commis feront les fonctions de Trésoriers des invalides; lesdits arrêtés seront signés par lesdits Trésoriers particuliers, conjointement avec lesdits Contrôleurs, Commissaires de la marine, commis aux classes, ou les deux notables qui auront été appelés; & sera envoyé tous les trois mois à notre Conseil de marine, un bordereau desdits arrêtés, signé & certifié par eux, contenant les recette & dépense qui auront été faites pendant lesdits trois mois, en observant par eux de n'y comprendre pour ce qui est de la recette, que les fonds effectifs qu'ils auront reçus: s'il leur reste du quelque chose desdits trois mois, ils ne les comprendront dans lesdits bordereaux que pour mémoire, & ils le porteront dans celui du quartier où les fonds entreront, en faisant mention par un article séparé, que la somme qu'ils y employeront provient de ce qui restoit du du quartier précédent, ainsi successivement de quartier en quartier.

XIV. Ils auront soin d'insérer au bas desdits bordereaux la balance de leurs recette & dépense, & de rappeler au premier article l'excédant de recette ou de dépense du dernier bordereau qu'ils auront envoyé.

XV. Les Trésoriers & Contrôleurs généraux, & les Trésoriers & Contrôleurs particuliers des invalides de la marine, ou les commis aux offices supprimés par l'Edit du mois d'Avril 1716, seront tenus après l'arrêté du dernier compte qu'ils rendront de leurs gestions, de remettre au Trésorier général, & au Contrôleur général, & aux Trésoriers particuliers qui seront établis par le présent Edit, tous les registres, lettres, états & papiers qu'ils auront tenus concernant lesdits invalides, à peine d'y être contraints par corps.

TITRE DIXIEME.

De la recette des six deniers pour livre, & de la dépense que doivent faire les Consuls de la nation établis dans les pays étrangers, & les Subdélégués des Intendans, Commissaires généraux & Commissaires de la marine, qui résident dans les colonies Françaises.

ARTICLE PREMIER.

Lorsque les négocians & armateurs de notre Royaume acheteront ou feront construire dans les pays étrangers & dans les colonies soumises à notre obéissance, des bâtimens, & qu'ils les feront naviger sous pavillon de France, ils ne pourront les armer qu'avec des équipages François, sur lesquels ils feront la retenue ordonnée par les articles 4 & 11 du titre 6 du présent Edit, & ils en remettront le montant entre les mains des Consuls de la nation & des Subdélégués des Intendans, Commissaires généraux & Commissaires de la marine, établis dans lesdits pays étrangers ou dans lesdites colonies, lesquels seront obligés d'expédier les rôles d'équipages d'armemens & désarmemens dans la forme prescrite par les articles 7, 11, 15 & 16 du même titre, & auront soin de se faire fournir les pièces justificatives de leur recette, & de délivrer les quittances des payemens qui leur seront faits, suivant qu'il est porté par les articles 9, 10, 12 & 17 du même titre 6.

II. Lesdits Consuls, Subdélégués des Intendans & Commissaires de la marine, feront aussi la recette de 6 deniers pour livre, sur le montant total des prises qui seront conduites, liquidées & vendues dans les ports dépendant de ceux où ils sont établis, par des vaisseaux appartenans à nos sujets, ainsi & de la manière qu'il est expliqué par les articles 27 & 28 du titre 6, à la différence que les extraits de liquidation desdites prises, seront délivrés dans les pays étrangers par les Chanceliers des Consulats avec le même droit que le Greffier, de vingt sols par extrait, au lieu qu'ils doivent l'être dans les ports de notre Royaume par les Greffiers des Amirautés.

III. Ils feront la recette des six deniers pour livre sur tout les équipages qui armeront dans les ports de notre Royaume, & qui pourront aller désarmer dans les ports dépendans de leurs Consulats & desdites colonies, auquel cas ils enverront un certificat au Trésorier particulier des invalides du port où lesdits équipages auront armé, comme ils auront fait leur désar-

mement dans un des ports de leurs Consulats ou desdites colonies, & qu'ils y auront payé les fix deniers pour livre, au surplus ils observeront & exécuteront ce qui est porté par tous les articles du titre 6, qui aura rapport aux fonctions des Trésoriers des invalides.

IV. Ils enverront dans les mois de Janvier de chacune année à notre Conseil de marine, des lettres de change du montant de la recette qu'ils auront faite pendant l'année qui sera échue, payables à Paris à l'ordre du Trésorier général des invalides de la marine.

V. Ils enverront en même-temps un état détaillé en forme de compte certifié & signé d'eux, de toute la recette & dépense qu'ils auront faite pendant ladite année, & ils y joindront les doubles des rôles d'équipages, les états de dépouillement & les extraits de liquidation des prises, & autres pieces nécessaires pour établir & justifier lesdites recette & dépense.

VI. Ils tiendront un registre dont les feuillets seront cotés & paraphés par premier & dernier, savoir ceux des Consuls par les Chanceliers, & ceux des Subdélégués par les Intendants, Commissaires généraux & Commissaires de la marine établis dans les colonies Françaises, dans lequel ils enregistrent, d'un côté, jour par jour, sans aucun blanc ni rature, la recette qu'ils feront, & de l'autre côté, la dépense ou lettres de change, droits d'extraits de liquidation des prises, ou des taxations, lesquels leur seront attribués ci-après.

VII. Ils arrêteront au premier Janvier de chaque année leur registre & en signeront l'arrêté, tant de la recette que de la dépense avec le Chancelier des Consuls, pour ce qui est des Consuls, & avec les Intendants, Commissaires généraux & Commissaires de la marine, pour ce qui regarde les Subdélégués.

VIII. Nous avons attribué & attribuons auxdits Consuls & Subdélégués neuf deniers pour livre de leur recette qui se trouvera au-dessous de dix mille livres par an, & six deniers pour livre de toute leur recette, lorsqu'elle se trouvera excéder ladite somme de dix mille livres par an, pour leur tenir lieu d'appointemens & de tous autres frais ayant rapport auxdites recette & dépense, lesquels leur seront alloués sur leurs simples quittances, qu'ils enverront en même-temps que l'état en forme de compte dont il est parlé à l'article 5 du présent titre.

IX. Il leur sera donné, par notre Conseil de marine, une décharge valable de leur maniement de chaque année.

X. Lesdits Consuls & Subdélégués ne dispo-

seront, sous quelque prétexte & pour quelque cause que ce soit ou puisse être, des fonds provenans de la recette des fix deniers pour livre, que sur les ordres de notredit Conseil, à peine de déposition de leurs emplois & de restitution du double de ce qui se trouvera avoir été détourné sans lesdits ordres.

TITRE ONZIEME.

Des comptes des Trésoriers général & particuliers des Invalides, & des pieces justificatives de recette & dépense qu'ils seront tenus de rapporter.

ARTICLE PREMIER.

Les Trésoriers particuliers des invalides de la marine rendront compte de leurs recettes & dépenses d'une année, dans les six premiers mois de la suivante, en continuant ainsi successivement d'année en année, pardevant les Commissaires qui sont ou seront par nous nommés à cet effet, sur la présentation qui nous en sera faite par notre Conseil de marine, lequel leur donnera les ordres nécessaires pour les autoriser à procéder à l'examen & arrêté desdits comptes.

II. Les comptes ainsi arrêtés serviront, partout où il appartiendra, de décharge valable auxdits Trésoriers particuliers, lesquels ne pourront être tenus d'en rendre aucuns autres en nos Chambres des Comptes ni ailleurs, dont nous les avons de nouveau déchargés & déchargeons pour toujours, en tant que de besoin; sera fait trois copies de chacun desdits comptes, l'une pour demeurer entre les mains du Trésorier comptable à qui elle servira de décharge, & les deux autres signées par le Trésorier, seront remises avec les pieces justificatives de la recette & dépense, entre les mains de ceux qui recevront & arrêteront lesdits comptes, lesquels de leur part enverront une desdites copies avec les pieces justificatives à notre Conseil de marine, pour ensuite être remise au Trésorier général desdits invalides, & servir à composer son compte général, sans néanmoins qu'il puisse être chargé des excédans de recette & dépense dudit compte particulier, & la troisieme copie sera déposée au contrôle de la marine.

III. Les Trésoriers particuliers, qui feront des recettes provenant des six deniers pour livre, retenus sur la solde ou les avances qui se donneront aux équipages à l'armement, & qui n'en feront point pour le désarmement, parce que

lesdits défarmemens auront été faits dans d'autres ports que ceux de l'armement, employeront pour mémoire dans leurs comptes, le produit de six deniers pour livre desdits défarmemens, & y feront mention du port où ladite retenue aura dû être faite, ce qu'ils justifieront, au moyen des certificats que lesdits Trésoriers font tenus de s'envoyer réciproquement, ainsi qu'il est porté par les articles 4 & 13 du titre 6 du présent Edit, & de ceux que les Consuls & autres remettront ausdits Trésoriers.

IV. Afin que la reddition des comptes desdits Trésoriers ne soit point suspendue par le défaut de paiement des droits des invalides, qui pourront se trouver encore dûs à l'échéance d'une année, nous voulons & entendons qu'ils se mettent en état dans le délai que nous leur donnons par l'article premier du présent titre, de rendre leurs comptes, & de les présenter aux Commissaires qui seront nommés pour les arrêter, quoiqu'ils n'aient pas fait toute la recette des droits dûs pendant ladite année, ils employeront pour mémoire ladite recette dans les comptes où elle devroit être, & ensuite ils la porteront dans les comptes de l'année suivante, en faisant un chapitre particulier, dans lequel ils spécifieront que la somme qui y sera énoncée proviendra des armemens & défarmemens qui restoient dûs de l'année précédente.

V. Le Trésorier général rendra pareillement compte, tant de la recette & dépense qu'il fera, que des comptes des Trésoriers particuliers & des Consuls & Subdélégués des Intendants, Commissaires généraux & Commissaires de la marine, établis dans les pays étrangers & dans les colonies Françaises, d'une année dans la suivante, pardevant notre Conseil de marine, auquel nous avons attribué & attribuons la connoissance & l'arrêté desdits comptes.

VI. Les comptes ainsi arrêtés, serviront audit Trésorier général de décharge valable de son maniement, par-tout où il appartiendra, sans qu'il puisse être tenu d'en rendre aucuns autres en nos Chambres des Comptes ni ailleurs, dont nous l'avons aussi de nouveau déchargé & déchargeons pour toujours, en tant que de besoin.

VII. Les comptes dudit Trésorier général avec les pieces justificatives, seront remis après qu'ils auront été arrêtés dans les archives de la marine, & il en sera fait des doubles pour être remis audit Trésorier général pour sa décharge.

VIII. Il justifiera de sa recette des quatre & six deniers pour livre provenans des dépenses de la marine & des galeres, & des remises que lui feront les Consuls & Subdélégués des Intendants, Commissaires généraux & Commissaires

de la marine, établis dans les pays étrangers & dans les colonies Françaises, par les ampliations des quittances qu'il donnera ausdits Trésoriers généraux, Consuls & Subdélégués.

IX. A l'égard des remises de fonds qui lui seront faites par les Trésoriers particuliers desdits invalides, ou autres, ou de celles qu'il fera ausdits Trésoriers particuliers, il en justifiera la recette par les ampliations des quittances qu'il leur donnera, & la dépense par les ordres qu'il en recevra, & les quittances qu'il aura soin d'en retirer, dont il leur fournira aussi des ampliations, le tout conformément & ainsi qu'il sera expliqué par lesdits ordres.

X. Les Trésoriers particuliers des invalides justifieront la recette des six deniers pour livre provenant des équipages qui seront à gages, au mois, au voyage & à la part, par les doubles des rôles, ainsi qu'il est plus au long porté par les articles 7, 11, 15 & 16 du titre 6 du présent Edit, & par un état de dépouillement de tous les armemens & défarmemens, par premier & dernier, qui auront été faits pendant le courant de l'année de leurs comptes, où ils seront établis, & dans les ports dépendans, lequel état sera par eux expédié, & il y sera fait mention non-seulement de tous lesdits armemens & défarmemens, mais encore du nombre & de la qualité des équipages, par noms & surnoms, de la paye, des avances de la solde, de retour, du montant & de la valeur des parts.

XI. Ceux desdits Trésoriers qui seront chargés en même-temps du soin des classes, seront tenus de faire certifier ledit état de dépouillement par les Greffiers des Amirautés de leurs départemens, pour servir à vérifier s'il n'y a point d'omissions dans la recette, le tout ainsi qu'il est porté par l'article 31 dudit titre 6.

XII. A l'égard des six deniers pour livre sur le produit de la vente des prises, ils en justifieront aussi la recette par les extraits de liquidation de chaque prise que les Greffiers des Amirautés délivreront, ainsi & de la manière qu'il est expliqué par l'article 28 du titre 6.

XIII. Ils justifieront leur dépense par les états & ordres de payemens qui seront expédiés par notre Conseil de marine, & par les pieces & quittances qu'ils devront rapporter, & qui seront mentionnées dans lesdits états & ordres.

XIV. Le Trésorier général & les Trésoriers particuliers des invalides porteront dans leurs comptes d'une année à une autre, l'excédant de recette ou de dépense qui se trouvera dans les comptes qu'ils rendront, en sorte que cet excédant formera le premier chapitre de leurs comptes, soit de recette, soit de dépense.

XV. Les comptes à rendre par les Trésoriers généraux desdits invalides, créés par Edit du mois de Mai 1709, de leur maniement, tant desdites retenus que du fonds de la dote desdits invalides, destinée au payement des gages & appointemens attribués aux officiers desdits invalides, créés par ledit Edit du mois de Mai 1709 & par celui du mois de Mars 1713, seront par eux rendus à notre Conseil de marine, ainsi que nous l'avons dit par l'article premier du tit. 6 du présent Edit; donnant, pour cet effet, à notre dit Conseil le pouvoir de les arrêter dans la forme qui sera par lui prescrite pour la reddition d'iceux, nonobstant celle portée par lesdits Edits, & par le Règlement du 15 Octobre 1710, à quoi nous avons dérogé & dérogeons par le présent Edit, pour faciliter la reddition desdits comptes: Voulons qu'étant rendus & arrêtés comme nous l'ordonnons ci-dessus, ils servent de décharge valable aux comptables, lesquels nous confirmons dans la dispense portée par nosdits Edits, de rendre aucuns comptes en nos Chambres des Comptes ni ailleurs; & à cet effet, Nous avons autorisé & autorisons les ordres & les décharges que notre Conseil de marine a donnés ou pourra donner ci-après aux Trésoriers généraux & particuliers des invalides.

Si donnons en Mandement à nos amés & féaux Conseillers, les Gens tenant nos Cours de Parlement, Chambres des Comptes & Cour des

Aydes à Paris, que le présent Edit ils ayent à faire lire, publier & registrer, & le contenu en icelui, garder & observer de point en point selon sa forme & teneur, nonobstant tous Edits, Déclarations, Arrêts, Réglemens, & autres choses à ce contraires, auxquels nous avons dérogé & dérogeons par le présent Edit, au copies duquel collationnées par l'un de nos amés & féaux Conseillers-Secrétaires, voulons que foi soit ajoutée comme à l'original; Car tel est notre plaisir: & afin que ce soit chose ferme & stable à toujours, Nous y avons fait mettre notre Scel. Donnée à Paris au mois de Juillet, l'an de grâce mil sept cent vingt, & de notre règne le cinquiesme. Signé, LOUIS. Et plus bas, par le Roi, le Duc d'Orleans, Régent présent, FLEURIAU, VISA DAGUESSEAU, Vu au Conseil LE PELLETIER, Et scellé du grand Sceau de cire verte en lacs de soye rouge & verte.

Registré, oui, & ce requérant le Procureur général du Roi pour être exécuté selon sa forme & teneur, & copies collationnées envoyées aux Sieges de l'Amirauté du ressort pour y être lues, publiées & registrées; enjoint aux Substituts du Procureur-Général du Roi d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans un mois, suivant l'Arrêt de ce jour. En Parlement, séance à Pontoise, le douzième jour de Décembre mil sept cent vingt. Signé GILBERT.

DECLARATION DU ROI,

En interprétation de l'Edit du mois de Juillet dernier, concernant les Invalides de la Marine.

Donnée à Paris le 30 Décembre 1720.

REGISTRE EN PARLEMENT.

LOUIS, par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre: A tous ceux qui ces présentes lettres verront, salut. Le feu Roi notre très-honoré Seigneur & Bisayeul, ayant par son Edit du mois de Décembre 1712, article 14, fait don à l'établissement royal des invalides de la marine, de tous les deniers & effets appartenans aux officiers-mariniers, matelots, passagers & autres qui n'auroient point été réclamés dans les deux années de l'arrivée des vaisseaux armés pour le commerce, à compter du jour & date des déclarations qui seroient faites à l'ordinaire aux Greffes des Amirautés,

& de la solde; dixième & portion d'intérêt qui pourroient appartenir aux officiers-mariniers, matelots, volontaires, & autres armés en course, qui n'auroient point aussi été réclamés dans les deux années, à compter du jour de la liquidation des prises; & par autre Edit du mois de Mars 1713, ordonnè que ledit don commenceroit & auroit lieu du jour de la déclaration de la dernière guerre, & de quelle maniere la recherche en seroit faite: nous avons, par notre Edit du mois de Juillet dernier, confirmé seulement lesdits don & recherche sans les étendre sur les appointemens, soldes, dixièmes,

parts & portions de prises qui n'auroient point été, ou qui pourroient n'être pas réclamés dans la suite par nos officiers de la marine & des galeres, d'épée & de plume, & par les officiers-mariniers, matelots, soldats, & autres employés pour notre service, dont les fonds se trouvent en dépôt présentement, ou se trouveroient à l'avenir, tant dans les contrôles des ports, qu'entre les mains des Trésoriers généraux de la marine & des galeres; & reconnoissant la nécessité de protéger & de soutenir ledit établissement royal des invalides de la marine, en sorte qu'il puisse avoir un revenu suffisant, & admettre à la demie solde ceux qui deviennent tous les jours par leurs longs services, & par leur âge ou leurs blessures, dans les cas de ne pouvoir vivre sans le secours ledit établissement, cette omission pouvant faire douter de nos intentions sur cet article, nous avons résolu de les expliquer, afin que ledit établissement royal retire de notredit Edit tout l'avantage que nous avons entendu lui procurer. A CES CAUSES, de l'avis de notre très-cher & très-ami Oncle, le Duc d'Orléans, petit fils de France, Régent, de notre très-cher & très-ami Oncle, le Duc de Chartres, premier Prince de notre sang, de notre très-cher & très-ami Cousin, le Duc de Bourbon, de notre très-cher & très-ami Cousin, le Comte de Charollois, de notre très-cher & très-ami Cousin, le Prince de Conty, Princes de notre Sang, de notre très-cher & très-ami Oncle, le Comte de Toulouse, Prince légitimé, & autres Pairs de France, grands & notables personnages de notre Royaume, & de notre certaine science, pleine puissance & autorité Royale, & nous avons, en interprétant, en tant que besoin seroit, ledit Edit du mois de Juillet dernier, dit & déclaré, & par ces présentes signées de notre main, disons, déclarons, voulons & nous plaît, que le don fait à l'établissement royal des invalides de la marine par l'Edit du mois de Décembre 1712; & confirmé par ledit Edit du mois de Juillet dernier, soit étendu sur les appointemens, soldes, dixiemes, parts & portions des prises qui n'ont pas été, ou qui pourront n'être pas réclamés dans la suite par nos officiers de la marine & des galeres, d'épée & de plume, par les officiers-mariniers, matelots, soldats, & autres employés pour notre service, dont les fonds se trouvent actuellement en dépôt ou se trouveront à l'avenir, tant dans les contrôles des ports, qu'entre les mains des Trésoriers généraux de la marine & des galeres, dont nous avons doté & dotons ledit établissement royal, & que la recherche en soit faite,

ainsi & de la même manière qu'elle est ordonnée par l'Edit du mois de Mars 1713, pour ce qui regarde les équipages des vaisseaux & bâtimens armés pour le commerce ou pour la course. Voulons que la remise desdits fonds soit faite par lesdits Trésoriers généraux de la marine & des galeres, & par lesdits Contrôleurs des ports, sur nos ordres ou sur ceux de notre Conseil de marine, & par des états par eux libellés & certifiés, au Trésorier général ou aux Trésoriers particuliers desdits invalides sur leurs simples quittances, lesquelles seront passées & allouées dans les comptes que les Trésoriers généraux de la marine & des galeres, rendront en notre Chambre des Comptes, sans difficulté. Voulons aussi qu'en cas que lesdits fonds soient réclamés dans la suite par lesdits officiers de la marine & des galeres, d'épée & de plume, & par lesdits officiers-mariniers, matelots, soldats & autres, ou leurs héritiers, après la remise faite ausdits Trésoriers des invalides de la marine, la délivrance en soit faite sur nos ordres ou sur ceux de notre Conseil de marine, à ceux qui auront droit de les recevoir, par le Trésorier général ou Trésoriers particuliers desdits invalides de la marine, & que le contenu en iceux soit passé en dépense dans les comptes que lesdits Trésoriers rendront desdits fonds en la manière accoutumée, en rapportant lesdits ordres avec les quittances des parties prenantes sur ce suffisantes.

Si donnons en Mandement à nos amis & feaux Conseillers les gens tenant nos Cours de Parlement, Chambres des Comptes & Cour des Aydes de Paris, que ces Présentes ils fassent lire, publier & régistrer, & le contenu en icelles, garder & observer de point en point selon leur forme & teneur, nonobstant tous Edits, Déclarations, Arrêts, Réglemens & autres choses à ce contraires, auxquels nous avons dérogé & dérogeons par cesdites présentes, aux copies desquelles collationnées par l'un de nos amis & feaux Conseillers-Secrétaires, voulons que foi soit ajoutée comme à l'original: Car tel est notre plaisir. En témoin de quoi nous avons fait mettre notre Scel à cesdites présentes. DONNÉE à Paris le trentième jour de Décembre, l'an de grace mil sept cent vingt, & de notre regne le sixième. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, par le Roi, le Duc d'Orléans, Régent, présent. FLEURIAU. Vû au Conseil. LE PELLETIER DE LA HOUSSAYE. Et scellée du grand Sceau de cire jaune.

Registrée, oui, & ce requérant le Procureur-Général du Roi, pour être exécutée selon leur for-

me & teneur, & copies collationnées envoyées dans les Sièges, des Amirautés du ressort, pour y être lues, publiées & registrées; enjoint aux Substitués du Procureur-Général du Roi, d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans un mois, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris en Parlement le dix-huitième jour de Janvier mil sept cent vingt. Signé, GILBERT.

DÉCLARATION DU ROI,

Concernant l'établissement Royal des Invalides de la Marine.

Donnée à Versailles le 12 Juillet 1722.

LOUIS par la grace de Dieu, Roi de France & de Navarre: A tous ceux qui ces présentes Lettres verront; Salut. L'attention qu'a eu le feu Roi, notre très-honoré Seigneur & Bifayeul, à procurer à l'établissement royal des invalides de la marine une subsistance certaine, l'auroit engagé à donner à cet établissement; par son Edit du mois de Décembre 1712, art. 14, tous les deniers & effets appartenans aux officiers, mariniers, matelots, passagers & autres qui n'auroient point été réclamés dans les deux années de l'arrivée des vaisseaux armés pour le commerce, & la solde, dixièmes & portions d'intérêts qui pourroient appartenir aux officiers, mariniers, matelots, volontaires, & autres armés en course, qui n'auroient point aussi été réclamés dans les deux années, à compter du jour de la liquidation des prises. Cette disposition nous a paru si juste & si nécessaire, que nous l'avons confirmée par notre Edit du mois de Juillet 1720, & que même nous l'avons étendue, par notre Déclaration du 30 Décembre de la même année, sur les appointemens, soldes, dixièmes, parts & portions des prises qui n'auroient pas été, ou qui pourroient n'être point réclamés dans la suite par nos officiers de la marine & des galères, d'épée & de plume, & par les officiers, mariniers, matelots, soldats, & autres employés pour notre service. Comme nous avons excepté par notre Edit du mois de Juillet 1720 du don qui avoit été fait à l'établissement royal des invalides de la marine, le tiers qui revient à l'Amiral, suivant l'Ordonnance du mois d'Août 1681, de tous les effets appartenans aux officiers, mariniers, matelots, passagers, & autres qui mourroient sans héritiers, ou sans tester sur les vaisseaux armés pour le commerce & pour la course durant le temps de la campagne, & qu'il pourroient se rencontrer des obstacles pour la remise des deux autres tiers aux invalides de la marine, lorsqu'il seroit question d'obliger les armateurs desdits vaisseaux

à compter, attendu que les Juges des Amirautés de notre Royaume font tenus, en exécution de l'Ordonnance de 1681, de faire la répartition desdits effets; savoir, le premier tiers à notre Domaine, le second, à l'Amiral, le troisième, à l'Hôpital des lieux où lesdits vaisseaux font leur désarmement. Nous avons résolu, tant pour lever & prévenir lesdits obstacles, que pour procurer audit établissement royal des invalides de la marine le plus de revenus qu'il nous sera possible, d'expliquer sur ce sujet nos intentions. A ces causes, de l'avis de notre très-cher & très-ami Oncle, le Duc d'Orléans, petit fils de France, Régent, notre très-cher & très-ami Oncle, le Duc de Chartres, premier Prince de notre sang, de notre très-cher & très-ami Cousin, le Duc de Bourbon, de notre très-cher & très-ami Cousin, le Comte de Charollois, de notre très-cher & très-ami Cousin, le Prince de Conty, Princes de notre sang, de notre très-cher & très-ami Oncle, le Comte de Toulouse, Prince légitimé, & autres grands & notables personnages de notre Royaume, & de notre certaine science, pleine puissance, & autorité royal, nous avons dit & déclaré, & par ses présentes signées de notre main, disons, déclarons, voulons & nous plaît, que les effets appartenans aux officiers, mariniers, matelots, passagers, & autres qui mourront sans héritiers, ou sans tester sur les vaisseaux armés pour le commerce & pour la course durant le temps de la campagne, soient & appartiennent à l'avenir, & pour ce qui s'en trouvera du passé; savoir, un tiers à l'Amiral, conformément à l'Ordonnance du mois d'Août 1681, & les deux autres tiers à l'établissement royal des invalides de la marine, auquel nous avons fait & faisons don par ces présentes desdits deux tiers, nonobstant toutes dispositions qui peuvent en avoir été faites jusqu'à présent, soit au profit de notre Domaine, soit en faveur des Hôpitaux des lieux, dérogeant pour ce regard à l'article 9,

titre 11 de l'Ordonnance du mois d'Août 1681, & à tout ce qui peut être contraire à ces présentes. Voulons que la recherche desdits effets soit faite & continuée comme pour les autres effets, soldes, dixièmes & portions d'intérêts expliqués par lesdits Edits des mois de Décembre 1712, Juillet 1720, & Déclaration du 30 Décembre ensuivant.

Si donnons en Mandement à nos amés & féaux Conseillers, les gens tenant nos Cours de Parlement, Chambre des Comptes & Cour des Aydes à Paris, que ces présentes ils fassent lire, publier & registrer, & le contenu en icelles, garder & observer de point en point selon leur forme & teneur, nonobstant tous Edits, Déclarations, Arrêts, Réglemens & autres choses à ce contraires, auxquels nous avons dérogé & dérogeons par cesdites présentes; aux copies desquelles collationnées par l'un de nos amés & féaux Conseillers-Secrétaires, voulons que

foi soit ajoutée comme à l'original; Car tel est notre plaisir: en témoin de quoi nous avons fait mettre notre Scel à cesdites présentes. Donnée à Versailles le douzième jour de Juillet, l'an de grace mil sept cent vingt-deux, & de notre regne le septième. *Signé*, LOUIS. *Et plus bas*, par le Roi, LE DUC D'ORLEANS Régent, présent, FLEURIAU. Et scellée du grand Sceau de cire jaune.

Registrées, oui, & ce requérant le Procureur Général du Roi, pour être exécutées selon leur forme & teneur, & copies collationnées envoyées aux Sieges des Amiraautés du ressort, pour y être lues, publiées & registrées; enjoint aux Substituts du Procureur-Général du Roi d'y tenir la main, & d'en certifier la Cour dans un mois, suivant l'Arrêt de ce jour. A Paris en Parlement le vingt-six Août mil sept cent vingt-deux Signé, GILBERT.

On a dû remarquer à la lecture de cet Edit, que l'article 3 du titre premier, contenant la retenue de 6 deniers pour livre sur le produit des prises, est plus exact que les Edit précédens, en ce qu'il règle que cette retenue n'aura lieu que *déduction préalablement faite des frais & dépenses nécessaires pour parvenir à la vente & pour la conservation des marchandises trouvées sur lesdites prises & dixième de l'Amiral*; mais cela a été changé par l'Edit du mois d'Août 1743, & par l'Arrêt du Conseil du 30 Août 1745; voyez l'article 32, titre des prises.

On a dû aussi faire attention aux exemptions accordées, par les articles 2 & 3 du titre 4, aux invalides de la marine, de tout service personnel & du paiement de la capitation, relativement à l'Arrêt du Conseil du 6 Août 1717, & à l'Ordonnance du 25 Juin 1718.

De même à l'article 21 du tit. 6, concernant les droits des invalides sur les équipages des pataches des fermes.

Depuis cet Edit, il est intervenu deux Déclarations du Roi, la première du 30 Décembre de la même année 1720, qui, en confirmant de nouveau le don fait aux invalides de la marine, concernant les soldes & parts & portions de prises non-réclamées par les officiers de la marine & des galères, d'épée & de plume, & par les officiers-mariniers, matelots, soldats & autres employés au service du Roi, dont les fonds se trouveroient en dépôt, tant dans le contrôle des ports, qu'entre les mains des Trésoriers généraux de la marine & des galères.

La seconde du 12 Juillet 1722, en interprétation, tant dudit Edit, que de celui du mois de Décembre 1712, concernant le don fait aux invalides des successions des gens morts en mer sans tester; desquelles successions il n'en revenoit qu'un tiers au Roi, conformément à l'art. 9, tit. 11, liv. 3 de la présente Ordonnance, les deux autres tiers étant attribués; savoir, l'un à M. l'Amiral, & l'autre à l'hôpital du lieu du désarmement du navire.

La distraction du tiers de M. l'Amiral avoit bien été faite de ce don, par

L'article premier, tit. 2 dudit Edit de 1720 ; mais le droit des hôpitaux avoit été passé sous silence ; & c'est ce qui faisoit hésiter les officiers de l'Amirauté sur la délivrance des deux tiers au profit des invalides. Il s'agissoit donc de décider entre les invalides & les hôpitaux. La faveur des premiers l'emporta, & par cette Déclaration il fut réglé, que les effets appartenans aux gens qui mourroient sans héritiers, & sans tester sur les vaisseaux armés pour le commerce ou pour la course durant le temps de la campagne, seroient & appartiendroient à l'avenir, & pour ce qui s'en trouveroit du passé ; favoir, un tiers à M. l'Amiral, conformément à notre Ordonnance, & les deux autres tiers aux invalides de la marine, le Roi dérogeant à cet effet à la même Ordonnance, en ce qui concernoit l'attribution qui y avoit été faite d'un tiers en faveur des hôpitaux.

C'est ce qui a toujours été observé depuis avant & après le Règlement du 23 Août 1739, qui a confirmé d'abondant sa décision.

L'utilité d'un si bel établissement ne laisseroit rien à désirer, si les pensions & gratifications trop multipliées peut-être, ou trop gratuites en général, ne prenoient pas tant sur des fonds destinés singulièrement à la subsistance de pauvres malheureux, qui, hors d'état de gagner leur vie, par leurs blessures & leurs infirmités, suites naturelles d'un service également long, dur & pénible, n'ont de ressource que dans la demi-solde, déjà trop resserrée, on avoit un peu plus d'égard aux invalides, devenus tels au service des vaisseaux marchands armés en marchandises ou en course ; puisqu'enfin leur service a été également utile à l'Etat ; & qu'au moyen de la retenue qu'ils ont soufferte des 6 deniers pour livre de leurs gages, ils ont contribué avec les autres à faire le fonds de cette même demi-solde.

L'article 45 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique, porte, que si le matelot n'est pas rétabli de sa maladie, le maître n'est pas obligé de l'attendre & de retarder son voyage pour lui. *Idem* l'article 7 des Jugemens d'Oleron ; mais ses gages ne lui sont pas moins dûs en entier, quoiqu'il n'ait pas suivi sa navigation. Sentences de Marseille des 17 Avril & 15 Mai 1750. D'un autre côté, l'Ordonnance de Wisbuy, art. 62, dit, que si le matelot est attaqué d'une maladie contagieuse ou dangereuse, & que le fait soit bien constaté, le maître pourra le quitter à la première terre. Je crois que ces deux cas doivent servir d'exception à l'article 27, tit. premier, liv. 8 de l'Ordonnance de 1689, qui défend à tous capitaines de laisser & congédier aucuns matelots en pays étranger, à peine de 500 liv. d'amende, & de plus grande peine s'il y échet. Aussi l'article premier de la Déclaration du Roi du 18 Décembre 1728, rapportée sur l'article précédent, en leur réitérant cette défense, à peine de 200 livres d'amende, excepte-t-elle le cas où le matelot est hors d'état d'être embarqué pour raison de maladie. Mais pour constater le fait, l'article 2 veut que les capitaines qui se trouveront en pareille circonstance, en fassent faire mention sur leur rôle d'équipage par le Consul ou son représentant, sans quoi ils encourront l'amende portée par l'article précédent. V. pour la sûreté des gages du matelot en pareil cas, l'article 3 de l'Ordonnance du premier Août 1743, & l'article 20 du Règlement du 22 Juin 1753.

ARTICLE XII.

MAIS s'il est blessé à terre, y étant descendu sans congé, il ne sera point pansé aux dépens du navire ni des marchandises, & il pourra être congédié sans pouvoir prétendre que ses loyers à proportion du temps qu'il aura servi.

QUOIQUE descendu à terre avec congé, si le matelot est blessé autrement qu'au service du navire, il ne paroît pas juste qu'il soit pansé aux dépens du navire ; & c'est aussi ce que décident tant ledit article 18 de l'Ordonnance de Wisbuy que le 39 de celle de la Hanse Teutonique ; & je pense que cela doit être ainsi, quoique le matelot auroit été envoyé par le maître à terre pour le service du navire, si véritablement il a été blessé dans une circonstance étrangère au service du navire.

D'un autre côté, il suffira qu'il soit descendu sans congé, pour qu'il ne puisse prétendre d'être pansé aux dépens du navire, ni des marchandises quoiqu'il ait été blessé au service actuel du navire, s'il n'a pas été commandé pour y travailler ; & c'est ce qui me semble résulter évidemment des termes de notre article.

Dans le même cas qu'il sera descendu à terre sans congé, ce sera une cause suffisante pour le congédier sans qu'il puisse prétendre autre chose que ses loyers à proportion du temps qu'il aura servi.

L'Ordonnance de Wisbuy dans ledit article 18 est d'une sévérité outrée, puisqu'elle veut qu'il rende au maître ce qu'il aura reçu de lui pour ses avances, & qu'il paye en outre ce que le maître sera obligé de bailler de plus à un autre matelot qu'il mettra à sa place.

Il sembleroit d'abord que notre article porteroit l'indulgence trop loin, en faisant gagner à ce matelot ses loyers à proportion du temps de son service, & qu'il seroit à craindre qu'un matelot qui voudroit désertir, n'affectât d'en user de la sorte pour se faire donner son congé : mais il faut prendre garde qu'il dépend du maître de le congédier ou non ; au moyen de quoi toute idée de désertion doit disparaître, dès que le matelot retourne au navire, quoiqu'il plaise au maître de ne pas le recevoir & de le congédier au contraire, pour avoir commis cette faute. Au surplus, comme il a été observé sur l'art. 10, il y a aujourd'hui des cérémonies à observer pour le congé d'un matelot durant le voyage, & même avant le départ, dès qu'il est établi sur le rôle d'équipage.



ARTICLE XIII.

LES héritiers du matelot engagé par mois, qui décédera pendant le voyage, seront payés des loyers jusqu'au jour de son décès.

LE matelot ayant gagné ses loyers jusqu'à son décès arrivé pendant le voyage, & cela aussi-bien durant le temps de sa maladie que pendant celui qu'il a rendu un service effectif au navire, il est bien juste qu'ils passent à sa veuve & héritiers, comme le disent l'art. 127 ou 130 du Consulat, l'art. 7 des jugemens d'Oleron, l'article 45 de l'Ordonnance de la Hanse Teutonique, l'art. 19 de l'Ordonnance de Wisbuy, & l'art. 76 de l'Ordonnance de 1584; & qu'ainsi s'il étoit engagé au mois, ils touchent les loyers qui lui étoient acquis au jour de son décès. La même décision se trouve dans l'article 5, tit. 3, liv. 8 de l'Ordonnance de 1689, pour les matelots morts au service des vaisseaux du Roi; en quoi il a été dérogé à une disposition plus généreuse portée par l'Ordonnance du 19 Avril 1670, confirmée par l'art. 6, tit. 11 du Règlement général du 6 Octobre 1674; aux termes de laquelle la veuve & les héritiers du matelot décédé durant la campagne, devoient toucher ses gages en plein, tout comme s'il eût achevé la campagne.

ARTICLE XIV.

LA moitié des loyers du matelot engagé par voyage sera dûe, s'il meurt en allant, & le total si c'est au retour; & s'il navigeoit au fret ou au profit, sa part entière sera acquise à ses héritiers pourvu que le voyage soit commencé.

MAIS s'il étoit engagé au voyage, cet article veut, conformément à la décision du Consulat, chap. 126 ou 129, & à la note de Cleirac sur l'article 7 des jugemens d'Oleron, n. 4, pag. 34, que sans avoir égard au temps précisément du service, on distingue simplement, s'il est mort en allant ou en retournant. Au premier cas, la moitié des loyers est acquise à ses héritiers, & au second la totalité; & cela quoique le matelot seroit décédé peu de jours après que le vaisseau auroit mis à la voile, ou le jour même, soit pour l'aller soit pour le retour.

Il en est de même, l'engagement étant à forfait pour la traversée du retour, Sentence de Marseille du 31 Juillet 1753.

Et s'il navigeoit à la part du fret ou du profit, ses héritiers sont encore mieux traités, en ce que sa part entière leur est acquise sans autre condition que celle que le voyage fût commencé.

Les loix citées par le Commentateur à ce sujet n'ont aucune application à l'espece. La loi 66, §. 9, ff. *pro socio*, y convient mieux, en disant, que

quoi que l'héritier de l'associé ne prenne pas sa place pour continuer la société, il succédera néanmoins au profit qu'auroit eu son auteur. *Nec hæres socii succedit, sed quod ex re communi postea quæsitum est, hæredi præstandum est.* Cependant comme il ne s'agit ici que d'une société de travaux; c'est-à-dire, qui ne peut fructifier que par le travail commun des associés, & que le travail auquel le défunt étoit obligé de son côté, ne peut être suppléé par ses héritiers, il sembleroit qu'au lieu de leur attribuer sa part entière, il seroit plus juste de la faire accroître à ses associés, comme demeurans chargés de continuer son travail, & de ne faire part des profits à ses héritiers qu'à raison du temps qu'il auroit travaillé. Mais enfin la loi étant portée en leur faveur, il faut s'y conformer, & dire que c'est un moyen qu'elle a imaginé pour encourager les matelots à former ces sortes de sociétés & d'entreprises, en donnant à chacun cette assurance, que s'ils vient à mourir dans le cours de l'entreprise, sa part entière passera à ses héritiers.

Dans tous ces cas au reste, il est juste de déduire aux héritiers, ce qu'il en a coûté pour l'enterrement du défunt. Cleirac, sur l'art. 7 des Jugemens d'Oleron, n. 4, pag. 34, d'après la décision de l'Ordonnance de l'Empereur Charles-Quint.

ARTICLE XV.

LEs loyers du matelot tué en défendant le navire, seront entièrement payés, comme s'il avoit servi tout le voyage, pourvu que le navire arrive à bon port.

C'EST ici un nouveau motif d'encouragement, & la loi a portée ses vues encore plus loin, puisqu'elle accorde aux héritiers du matelot tué en défendant le navire, tous ses loyers comme s'il avoit servi tout le voyage; faveur qui s'étend à tous les engagements du matelot; c'est-à-dire, aussi-bien au cas où il étoit engagé au voyage ou au mois, que lorsqu'il l'étoit à la part du profit ou du fret; tandis que dans les deux premiers cas, aux termes des deux articles précédens, la mort naturelle ne fait gagner aux héritiers du matelot engagé au voyage, que la moitié des loyers si le matelot meurt en allant, & ceux de l'engagement aux mois que jusqu'au jour du décès.

Il étoit naturel après tout que la circonstance du matelot tué en combattant pour la défense du navire, fût plus favorisée que celle de la simple mort naturelle du matelot, quoique causée peut-être par les fatigues du service du navire.

Quoiqu'il en soit, il est décidé que les loyers du matelot tué en défendant le navire seront payés en entier à ses héritiers, comme s'il eût servi tout le voyage, & cela s'entend aux dépens tant de la cargaison que du navire, pour la portion excédante les loyers qui auroient été dûs en cas de mort naturelle, & non pas aux dépens du navire seul, comme l'a pensé le Commentateur sans aucune réflexion; non-seulement parce que le bon sens seul dicte que c'est-là une dépense extraordinaire, qui doit être supportée en commun; mais encore

parce qu'il n'a pas pris garde que ce point étoit déjà résolu par l'art. 11, qui veut que le matelot blessé en pareille circonstance soit traité & pansé aux frais du navire & de la cargaison.

En effet, si les frais de sa guérison forment une avarie grosse & commune, il s'ensuit qu'il en doit être de même des loyers qu'il faut payer à ses héritiers, au-delà de ceux qu'ils auroient eu s'il fût mort de mort naturelle. Ce ne sont que les loyers qui auroient été dûs dans ce dernier cas qui doivent être supportés par le navire seul, le surplus est une avarie commune qui doit tomber sur la cargaison comme sur le navire.

Mais afin que les héritiers du matelot touchent ses loyers dans le cas de cet article, aussi-bien qu'en tout autre, il faut que le navire arrive à bon port, ou de manière que ce que l'on sauvera du naufrage suffise à tout. Autrement ils auront le sort des gens de l'équipage, pour ne toucher que concurremment avec eux au sol la livre, le produit des débris du navire & du fret des marchandises sauvées; ou si tout périt, ils n'auront rien à prétendre. Car enfin, ils ne peuvent pas être de meilleure condition que les autres matelots; & il est décidé que les gens de l'équipage ne peuvent jamais se faire payer de leurs loyers que sur le navire & le fret des marchandises. *Suprà* art. 8 & 9.

Au reste, ce qui est décidé ici par rapport aux loyers du matelot tué en combattant, est applicable à la part qu'il auroit dû avoir dans la prise que le navire auroit faite, cette part devant passer tout de même à sa veuve & à ses héritiers, avec ce qui lui étoit dû pour reste de ses avances, comme tenant lieu de loyers. Art. 9 du Règlement du 25 Novembre 1693; *infra* art. 33 du tit. des prises.

Il faut appliquer aussi la décision de cet article au cas où durant le combat, le matelot faisant simplement le service de la manoeuvre, se sera tué en tombant, ou aura été blessé par sa chute, de manière qu'il sera mort des suites de sa blessure: mais hors le combat il en sera autrement; c'est-à-dire, qu'il faudra alors se régler sur la disposition des articles 11, 13 & 14, & dire en conséquence que ses héritiers ne pourront prétendre ses loyers que conformément à leur décision. Le Parlement de Rennes a depuis peu adjugé mal-à-propos en pareil cas, les loyers en plein aux héritiers, par Arrêt du. . .

ARTICLE XVI.

Les matelots pris dans le navire & faits esclaves, ne pourront rien prétendre contre les maîtres, les propriétaires ni les marchands, pour le payement de leur rachat.

EN fait de prise & de pillage, tout étant alors au pouvoir & à la discrétion de l'ennemi ou du pirate, ce qui est pris à chacun, ou à quelqu'un en particulier, ne forme qu'une avarie simple & particulière; art. 5 du titre des avaries; pour raison de quoi par conséquent il n'y a pas de contribution à demander. Ainsi si dans le désordre de la prise, des matelots sont enlevés du vaisseau pour passer dans celui du pirate, & être faits esclaves, c'est un mal-

heur pour eux, & qui les regarde uniquement; de maniere qu'ils ne peuvent, pour le payement de leur rachat, se pourvoir ni contre le maître & les autres à qui le pirate a fait grace, ni contre les propriétaires du navire, ni enfin contre les marchands chargeurs. Le bonheur de ceux-ci leur est particulier, comme le malheur des autres leur est propre & personnel.

Le contraire avoit été jugé au Parlement de Bordeaux, par Arrêt du dernier Avril 1630, cité dans la note 4 sur le sixieme article des Jugemens d'Oleron, pag. 32.

ARTICLE XVII.

MAIS si aucun d'eux est pris étant envoyé en mer ou à terre, pour le service du navire, son rachat sera payé aux dépens du navire; & si c'est pour le navire & la cargaison, il sera payé aux dépens de tous les deux, pourvu qu'ils arrivent à bon port; le tout néanmoins jusqu'à concurrence de trois cens livres, sans préjudice de ses loyers.

MAIS c'est autre chose, si le matelot est pris & fait esclave, étant envoyé en mer ou à terre pour le service du navire. Il est fondé alors à prétendre le payement de sa rançon, savoir sur le navire seul s'il n'étoit commandé que pour le service du vaisseau simplement, ou sur le navire & la cargaison, si le service avoit l'un & l'autre pour objet; la raison est, que, choisi pour faire ce service qui regardoit tout autre de l'équipage aussi-bien que lui, il ne seroit pas juste que son malheur lui fût personnel & fût pour son compte particulier. Ce cas en effet est tout différent de celui de la prise du navire, où il plaît au pirate de prendre quelques-uns pour les emmener en esclavage & de laisser les autres. En un mot, dans ce dernier cas, il est pris sans que ce soit pour le service du navire ou de la cargaison; au lieu que c'est tout le contraire dans l'hypothese de notre article.

Il faut néanmoins, pour qu'il puisse prétendre sa rançon, que le navire arrive à bon port; ce qui doit s'entendre comme dans l'espece de l'article 15 ci-dessus; à cela près, que comme il s'agit ici d'une avarie commune, ou d'une indemnité due au matelot indépendamment de ses loyers, ce n'est pas sur le fret des marchandises seulement, qu'il faut en régler le payement; mais sur la valeur réelle des marchandises sauvées, dans les cas qu'elles y doivent contribuer aux termes du présent article. De sorte que la répartition de la rançon se fera comme en matiere de jet & contribution, sur la valeur des débris du navire & sur celle des marchandises sauvées indistinctement, déduction faite du fret néanmoins, le tout au sol la livre.

L'Article ne dit pas, que si le matelot est fait esclave, étant envoyé pour le service seulement de la cargaison, sa rançon sera payée aux dépens en entier de la cargaison, parce qu'on ne peut pas concevoir un cas où le service de la cargaison soit indépendant de celui du navire; l'équipage n'étant préposé à la conservation de la cargaison, qu'autant qu'il est chargé de la con-

duite du navire ; au moyen de quoi rien ne se peut faire pour la cargaison ; que par une suite du service dû au navire ; au lieu que le service du navire peut n'avoir rien de commun avec la cargaison.

Au surplus , le payement de la rançon n'est pas dû indéfiniment au matelot ; ce n'est que jusqu'à concurrence de la somme de 300 liv. Mais il gagne outre cela ses loyers en entier , comme s'il avoit servi tout le voyage ; le défaut de service ne pouvant pas plus lui être imputé dans l'occurrence que s'il étoit tombé malade au service du navire , auquel cas par l'art. 11 ci-dessus , ses gages lui sont dûs sans déduction pour le temps de sa maladie. Consulat , chap. 179 ou 182 , Cleirac sur l'art. 6 des Jugemens d'Oleron , n. 2 , pag. 31 ; Targa , pag. 61 , n. 3.

ARTICLE XVIII.

LE régalement des sommes destinées au rachat des matelots , sera fait à la diligence du maître incontinent après l'arrivée du vaisseau , & les deniers seront déposés entre les mains du principal intéressé , qui sera tenu de les employer incessamment au rachat , à peine du quadruple au profit des matelots détenus.

L'OBLIGATION imposée au maître par cet article , est plus directe & plus pressante , que celle qui est exprimée dans l'art. 6 , tit. du jet & contribution , parce que le soin de travailler au rachat de ses matelots faits esclaves dans les circonstances de l'art. précédent , le regarde essentiellement , & qu'il doit s'en occuper d'autant plus que les propriétaires du navire & de la cargaison , y penseroient moins , s'il demeurait dans l'inaction.

Il doit donc , aussi-tôt après l'arrivée du vaisseau , & sans perte de temps , faire procéder au régalement des sommes nécessaires pour le payement de la rançon des matelots , jusqu'à concurrence de la somme de 300 liv. pour chacun. Et au cas que le régalement souffre quelque difficulté , faire ordonner que cette somme de 300 liv. pour chacun , sera remise par provision entre les mains du principal intéressé dans le navire & dans sa cargaison. Cela doit s'entendre de l'armateur , ou que cet armateur sera autorisé à tenir pareille somme sur le compte qu'il a à rendre aux autres intéressés , à l'effet de l'employer incessamment au rachat , sur peine du quadruple , au profit des matelots détenus , conformément à cet article.

Si le maître négligeoit de faire son devoir en cette partie , il n'est pas douteux que le Procureur du Roi de l'Amirauté ne fût en droit de le poursuivre pour l'y contraindre , & lui faire subir la juste peine de sa négligence ; comme aussi de poursuivre le dépositaire des deniers , s'il négligeoit tout de même de travailler à la délivrance des captifs.

Le régalement au reste dont parle cet article , suppose que la cargaison doit contribuer au rachat comme le navire ; car lorsqu'il n'y a que le navire qui soit chargé du rachat , le régalement est tout fait , quoiqu'il y ait plusieurs propriétaires.

Mais il est à observer, au sujet de ce terme, *cargaison*, que dans sa signification étroite, il ne comprend que les marchandises, ou des propriétaires du navire qui ont fait le fonds du chargement, ou des affréteurs de la totalité du navire, qui ont pareillement fait le fonds du chargement; & que dans une signification plus étendue il désigne généralement toutes les marchandises dont le navire est chargé, à qui que ce soit que ces marchandises appartiennent.

Sur quoi on peut demander, dans lequel des deux sens il faut entendre la *cargaison*, qui aux termes de cet article & du précédent, doit contribuer au paiement de la rançon des matelots captifs? Je crois qu'il convient de prendre le terme dans son sens étendu, & que c'est l'esprit de l'article. Ce qui me confirme dans cette idée, c'est que l'article 11 se sert tout de même du terme, *cargaison*, & que l'art. 12 l'explique en y substituant celui de *marchandises*. Quand cette explication ne se trouveroit pas même dans l'art. 12, le mot de *cargaison* employé dans l'art. 11 ne pourroit toujours s'entendre que des marchandises indistinctement chargées dans le navire, puisqu'il y est question des frais de pansement du matelot blessé en combattant pour la défense du navire & de tout son chargement; frais par conséquent qui font partie des avaries grosses & communes.

Cependant on n'est pas moins embarrassé à trouver la raison pourquoi le rachat du matelot fait esclave étant envoyé en mer ou à terre pour le service du navire & des marchandises tout ensemble, est mis au rang des avaries communes, tandis que, si avec le matelot on eût envoyé des marchandises qui eussent été prises comme lui avec la chaloupe, la perte de ces marchandises & de la chaloupe, ne seroit certainement qu'une avarie simple ou particulière pour le propriétaire de ces marchandises, ou du navire.

Mais quoiqu'on ne puisse pas toujours rendre raison de la loi, il ne faut pas moins l'exécuter lorsqu'elle est claire & précise.

ARTICLE XIX.

LE navire & le fret demeureront spécialement affectés aux loyers des matelots.

RIEN n'est plus juste, puisqu'ils n'ont pas d'autre sûreté pour le paiement de leurs loyers; aussi leur privilège l'emporte-t'il sur tout autre suivant l'art. 16, tit. 14 du livre premier, à peu d'exceptions près.

En cas de naufrage, ils conservent tout de même leur privilège sur les débris du navire, ses agrès & appareils, & sur le fret des marchandises sauvées, *jusqu'au dernier clou du navire*, dit le Consulat, ch. 135 ou 138, *ils le doivent avoir*. Cleirac jurisd. de la marine, art. 18 pag. 419. Mais il est entendu que ce n'est qu'après les frais de Justice & ceux de sauvement sans lesquels ils n'auroient pas matière à exercer leur privilège.

Mais si le fret a été payé au maître, qui, au lieu de satisfaire les gens de son équipage, ait appliqué les deniers au paiement de ses dettes particulières, il

ne leur restera qu'une simple action contre le maître, sans recours ni contre les marchands chargeurs qui ont payé le fret à qui ils le devoient, ni contre les créanciers qui ont été payés du produit de ce fret, quoi qu'en dise Peirera de Castro, *decis. 45. Nulla enim repetitio ab eo qui suum recepit*, s'il n'y a eu fraude. C'étoit aux matelots à prendre la précaution de saisir le fret entre les mains des marchands chargeurs qui le devoient.

ARTICLE XX.

Les loyers des matelots ne contribueront à aucunes avaries, si ce n'est pour le rachat du navire.

La première décision de cet article est confirmée par l'art. 11 du tit. 8 ci-après, qui porte que les loyers & les hardes des matelots ne contribueront point au jet. *Ubi vide notata*; ni par conséquent à aucuns frais de relâche, ou autres avaries. Sentence de Marseille du 11 Octobre 1748.

Et la seconde décision, qui assujettit les mêmes loyers des matelots à la contribution pour le rachat du navire, n'ajoute rien à la disposition de l'art. 20 du tit. précédent; mais aussi elle n'y déroge pas. Ainsi il faut dire que les matelots ne contribueront que pour ce qui leur restera dû de leurs loyers, déduction faite de ce qu'ils auront reçu pour leurs avances.

L'obligation, de la part des matelots, de contribuer pour leurs loyers au rachat du navire, est fondée, comme il a été observé sur ledit article 20 du tit. précédent, sur ce que le rachat leur a conservé la liberté, & par ce moyen leurs gages. Et cela résulte au reste de la loi 2, §. 3, ff. *de lege Rhodiâ*, où il est dit, *si navis à piratis redempta sit, servius offilius & labeo omnes contribuere debere aiunt*; car les matelots conservant par-là leur liberté & leurs gages, il est évident que ce mot, *omnes*, les comprend aussi-bien que tous les autres qui gagnent au rachat. C'est aussi l'avis de Vinnius sur cette même loi, page 217, & de Stracha *de nautis, part. 5â. W. sed nec est quotidiana illa quæstio.*

ARTICLE XXI.

Ce qui est ordonné par le présent titre, touchant les loyers; pansement & rachat des matelots, aura lieu pour les officiers & autres gens de l'équipage.

Il faut ajouter, & pour le maître ou capitaine, excepté les articles où le maître est mis précisément en opposition avec les gens de son équipage; & encore, les décisions portées entre lui & les matelots, servent-elles de règle entre lui & le propriétaire du navire, comme il a été observé sur les articles 2, 3 & 10 ci-dessus.

Fin du premier Volume.

TABLE

T A B L E

D E S M A T I E R E S

C O N T E N U E S D A N S C E V O L U M E .

A

Abordage.

L'Amirauté connoît de l'abordage des vaisseaux, même de l'abordage d'un vaisseau du Roi avec un navire marchand, liv. 1, tit. 2, art. 3, pag. 127. V. le tit. des avaries, art. 11, tom. 2.
De même des dommages causés par des bâtimens de mer aux pêcheries, & *contra* *ibid.* art. 6, liv. 1, tit. 2, pag. 138.
Toute demande pour raison d'abordage doit être formée dans les vingt-quatre heures. Exception, liv. 1, tit. 12, art. 8, p. 322 & 323.
L'abordage est présumé fortuit s'il n'y a preuve contraire. *Ibid.* p. 323.

Acheteur.

Acheteur de navires, comment purge les dettes de son vendeur ? liv. 2, tit. 10, art. 2 au texte & aux notes, p. 602 & suiv.
Mais il ne purge pas de même le droit de propriété de copropriétaires du navire. *Ibid.* p. 604. V. *ventes des navires*.

Acte de propriété.

L'acte de propriété du navire est nécessaire, liv. 2, tit. 8, art. 1 & 2, p. 564 & 568.
Il doit être enregistré au greffe de l'Amirauté du lieu de l'armement, *ibid.*
Les étrangers ne peuvent y être intéressés, *ibid.* p. 565.
Pasmême ceux habitués dans le Royaume sans une permission du Roi, *ibid.*
Une déclaration de propriété peut tenir lieu de l'acte, & vaut tant qu'il ne survient pas de changement, liv. 2, tit. 1, art. 16, p. 405.
Bien des armateurs se sont mal trouvés de l'omission de cette formalité, *ibid.*

Actes d'affirmation.

Se font au greffe de l'Amirauté où l'on plaide, liv. 1, tit. 4, art. 10, p. 181.

Action.

Dans quel temps il faut former l'action en paye-
Tome I,

ment de fret & de loyers ? liv. 1, tit. 12, art. 2, p. 313.

De l'action des fournisseurs pour la construction & l'équipement d'un navire, & des ouvriers qui y ont travaillé, art. 3, *ibid.* p. 315.

De l'action contre le maître en délivrance des marchandises dont il a été chargé, art. 4, p. 317, 318.

De l'action aussi contre lui pour dommage arrivé aux marchandises, & de celle qu'il peut former pour avaries, *ibid.* art. 5, p. 318 & suiv.

Toute action de dommage est prescrite lorsque le dommage ne peut plus être reconnu & estimé, *ibid.* art. 6, aux notes, p. 320.

Action du cabaretier pour la nourriture qu'il a fournie aux matelots, art. 9, p. 124.

Lorsque le maître ou capitaine ne contracte qu'en cette qualité en chose permise, quoiqu'il y ait action contre lui aussi dans cette qualité, le jugement qui intervient n'est pourtant pas exécutoire contre lui personnellement, liv. 2, tit. 8, art. 2, aux notes, p. 569.

Action des créanciers contre l'acheteur du navire de leur débiteur, liv. 2, tit. 10, art. 2, p. 602 & suiv. V. *vente de navires*.

Affrètement. V. Charte-partie.

Le maître frété pour un voyage doit l'accomplir, à peine des dommages & intérêts, & d'être poursuivi extraordinairement s'il y échec, liv. 2, tit. 1, art. 21 au texte & aux notes, p. 446.

Si tout affrètement doit être par écrit, liv. 3, tit. 1, art. 1, p. 618.

Diverses sortes d'affrètemens, *ibid.* art. 5, p. 625, & tit. 3, art. 1, p. 639 & suiv.

Le maître ne peut affréter dans le lieu de la demeure du propriétaire sans son consentement, *ibid.* tit. 1, art. 1, p. 618, & art. 2 au texte & aux notes, p. 621 & suiv.

On peut affréter un navire étranger comme un bâtiment François, même pour la navigation de port en port, ce qui n'étoit pas permis autrefois, *ibid.* art. 1, p. 619.

Il en est autrement en Angleterre depuis le fameux acte de navigation imaginé par Cromwel, *ibid.*

Dans l'absence du propriétaire, le maître a tout pouvoir de fréter. Même liv. 3, tit. 1, art. 2 aux notes, p. 621 *in fine*.

Mais le propriétaire étant sur le lieu, il faut son

C c c c c

aveu, autrement il peut désavouer le maître & faire casser la charte-partie, quoique l'affrèteur ne soit pas moins obligé de l'accomplir, *ibid.* & p. 622.
 Du cas où il y a plusieurs propriétaires du bâtiment, *ibid.*
 Dans tous les cas le maître est tenu des dommages & intérêts envers l'affrèteur, *ibid.* & p. 623.
 Un navire ne peut être affrété à perpétuité, & tout affrètement ne s'entend que pour un seul voyage. Même tit. 1, art. 6, p. 626.
 De l'affrètement à cueillette, quand & comment il devient obligatoire ? liv. 3, tit. 3, art. 1 aux notes, p. 640 & suiv.
 En tout affrètement on fait déclarer au maître le port de son navire, *ibid.*
 Le navire étant frété en entier, que l'affrèteur le charge entier ou non, le maître n'y peut rien charger sans son consentement & sans en payer le fret. Art. 2 au texte & aux notes, p. 641.
 Explication & exception à ce sujet. *ibid.*
 En affrètement où le maître a déclaré son navire de plus grand port qu'il n'est, il est tenu des dommages & intérêts si l'erreux excède le quarantième, art. 4 & 5 au texte & aux notes, p. 643 & suiv. V. *dommages & intérêts.*
 Défenses aux courtiers & tous autres de sous-fréter les navires à plus haut prix que celui porté par l'acte d'affrètement. Même liv. 3, tit. 3, art. 27 au texte & aux notes, p. 673.
 Mais l'affrèteur peut prendre à son profit le fret de quelques marchandises pour achever la charge du navire, art. 28, p. 674.
 Pourvu que ce soit au même prix sans augmentation de fret, aux notes, *ibid.*

Ajournement. V. Assignation.

Amendes.

Les amendes prononcées dans les Sieges particuliers, appartiennent pour le tout à M. l'Amiral, & celles qui sont adjudgées aux Tables de Marbre pour moitié seulement, liv. 1, tit. 1, art. 10, p. 80.
 Il en a toujours été de même, aux notes *ibid.* & p. 81.
 Celles qui sont prononcées dans les Amirautés générales, autres que les Tables de Marbre, appartiennent pour le tout à M. l'Amiral comme dans les Sieges particuliers, *ibid.*
 Les amendes se payent directement entre les mains du Receveur de l'Amiral. Même art. 10 aux notes, p. 83.
 Amendes encourues en pays de Consulat applicables au rachat des captifs, liv. 1, tit. 9, art. 4 & 15, p. 247 & 258.

Amérique.

Comment les François se sont établis dans l'Amérique septentrionale ? Observation sur le préambule, p. 3 & suiv.
 Leurs établissemens dans cette contrée, antérieurs de beaucoup à ceux des Anglois, *ibid.* p. 8 & suiv.
 Abus que les Anglois ont fait de la cession qui leur a été faite de l'Acadie par le traité d'Utrecht, *ibid.* p. 9.

Le commerce de l'Amérique septentrionale est peut-être celui qu'il importe le plus à la France de conserver, *ibid.* p. 10.
 Etablissement de la Compagnie des Indes occidentales dans nos isles de l'Amérique, & sa suppression, *ibid.* p. 12 & 15.

Amiral.

Etymologie du nom d'Amiral incertaine, liv. 1, tit. 1 aux observations, p. 29 & 30.
 Ce mot nous est venu des Sarrazins ou Arabes, & n'a été connu en France que du temps des Croisades, *ibid.*
 D'abord il ne désignoit qu'un Commandant de troupes en général, *ibid.*
 Depuis on n'a appelé Amiraux que les Commandans sur mer, *ibid.*
 Tous ceux que nos auteurs nous ont donnés pour Amiraux, ne l'ont pas été réellement, *ibid.* p. 30 & suiv.
 Il n'y en a point eu ni sous Charlemagne, ni durant les Croisades, *ibid.*
 Avant le quatorzième siècle il n'y en a eu que par commission pour des expéditions particulières, *ibid.* p. 34.
 Contradiction des auteurs au sujet du premier Amiral en titre, *ibid.*
 Les listes qu'ils donnent des Amiraux de France depuis Pierre le Megue, ne varient pas moins, *ibid.*
 Liste qui paroît la plus autorisée, *ibid.* p. 34.
 Suppression de la charge d'Amiral, à laquelle fut substituée celle de Grand-maître de la navigation, &c. liv. 1, tit. 1, p. 36 & 41.
 Outre l'Amiral de France, il y avoit autrefois un Amiral en Bretagne, en Guyenne & en Provence, *ibid.* p. 37.
 District de chacune de ces Amirautés, *ibid.*
 Cependant il y a eu des Amiraux de France qui l'étoient aussi, soit de Bretagne, soit de la Guyenne, *ibid.*
 Mais aucun Amiral de France ne l'a été de la Provence avant 1669, *ibid.* p. 38.
 La charge d'Amiral de Provence, & celle de Général des galères, ont toujours été exercées séparément, *ibid.*
 Les Gouverneurs de Guyenne se prétendoient Amiraux nés de cette Province, ce qui n'empêchoit pas qu'ils ne prissent des provisions du Roi comme les autres, *ibid.* p. 38 & 39.
 Lorsqu'après la suppression de la charge d'Amiral, le Cardinal de Richelieu eut été fait Grand-maître de la navigation, les Gouverneurs de Guyenne & de Provence ne perquirent plus les droits d'Amirauté, *ibid.*
 Il n'en fut pas de même en Bretagne, le Gouverneur se prétendit toujours Amiral. Même liv. 1, tit. 1 aux observations, p. 39 & suiv.
 Et cela quoique le Roi nommât des Amiraux pour cette Province, *ibid.*
 Ancien traité à ce sujet entre le Gouverneur & l'Amiral de Joyeuse, *ibid.*
 Ce traité ayant été annulé, les contestations se renouvelèrent, *ibid.* p. 40.
 Expédient imaginé par le Cardinal de Richelieu qui ne réussit pas, *ibid.* p. 41.
 Le droit du Gouverneur de Bretagne se fortifia tellement par la possession, que lorsque Louis XIV rétablit la charge d'Amiral, il excepta la Bretagne, *ibid.*

De sorte que M. l'Amiral ne l'est aujourd'hui de la Bretagne que parce qu'il est Gouverneur de cette province, *ibid.*
 Les charges d'Amiral & de Connétable furent supprimées en même temps. Motifs de leur suppression, *ibid.* & art. 6, p. 69.
 Création de celle de Grand-maitre de la navigation, pour suppléer à celle d'Amiral, liv. 1, tit. 1, toujours aux observations, p. 36 & 41.
 Liste des Grands-maitres, *ibid.* p. 42.
 Amiraux depuis le rétablissement de la charge d'Amiral en 1669, *ibid.*
 Fermeté de M. le Comte de Toulouse, Amiral, au combat de Malaga, *ibid.*
 Les Amiraux ont toujours fait enregistrer leurs provisions au Parlement; mais anciennement ils ne s'y faisoient pas recevoir, *ibid.* p. 42 & suiv.
 Pour s'être accoutumés à s'y faire recevoir en personne, on en a pris occasion de leur disputer le droit de sieger au Parlement, à moins qu'ils ne fussent Pairs, *ibid.* Exemples, p. 43.
 Exemple contraire, le Roi Louis XI tenant son lit de justice; raison qu'en rend du Tillet, *ibid.*
 Fausse conséquence du même du Tillet: indépendance des raisons dont il l'appuye, *ibid.*
 L'Amiral étoit sur mer, ce que le Connétable étoit sur terre, *ibid.*
 Amiral de tout temps grand Officier de la Couronne, *ibid.* p. 44.
 Cérémonial de l'installation de feu M. le Comte de Toulouse, dans son siege de l'Amirauté générale, *ibid.* p. 44 & suiv.
 Preuves de l'importance de la charge d'Amiral, *ibid.*
 Il n'y a au-dessus que celle de Chancelier, *ibid.* p. 45 & 46.
 Pouvoir de l'Amiral anciennement, *ibid.* & art. 6, p. 69.
 Ses droits souvent usurpés par divers Seigneurs riverains, réunis aujourd'hui à sa charge. Même liv. 1, tit. 1 aux observations, p. 47.
 Il n'est pas vrai que les Rochellois aient prétendu autrefois les droits d'Amirauté, *ibid.* p. 46.
 Nouveau lustre ajouté à la charge d'Amiral par la suppression de celle de général des galères, *ibid.* p. 47.
 Armoiries de l'Amiral, marque de sa dignité, *ibid.*
 De tout temps dans les Amirautés la justice a été rendue au nom de l'Amiral, liv. 1, tit. 1, art. 1, p. 47 & suiv. au texte & aux notes.
 La juridiction de l'Amirauté est proprement la juridiction, *ibid.*
 Ainsi les officiers de l'Amirauté sont ses officiers & royaux en même-temps, *ibid.* & art. 2, p. 52 & suiv.
 De là le droit qu'il a eu de tout temps, non-seulement de leur notifier les ordres du Roi, mais encore de leur en donner de son chef, *ibid.* art. 1, p. 49.
 L'Amiral nommé à tous les offices de l'Amirauté; mais pour exercer il faut des provisions du Roi, liv. 1, tit. 1, art. 2, p. 52.
 Il n'a plus l'installation que dans les Sieges particuliers, *ibid.*
 Mais il a droit de faire des Réglemens dans toutes les Amirautés, & de terminer leurs con-

testations sur leurs limites, *ibid.* Exemples, p. 53.
 Nul vaisseau ne peut mettre en mer sans un congé de l'Amiral, ni aller en course sans une commission de sa part, liv. 1, tit. 1, art. 3, p. 66 & suiv. V. *Commission, Congé.*
 Il donnoit autrefois les passe-ports & les sauf-conduits; c'est aujourd'hui le Roi qui les accorde, mais il y met son attache, *ibid.*
 L'Amiral a droit de commettre à tous les emplois relatifs à la navigation & au commerce maritime, de même qu'à la police des ports, liv. 1, tit. 1, art. 4, p. 67 & suiv.
 De là suit le droit de faire des Ordonnances & Réglemens pour la police, *ibid.*
 Et ce droit les officiers de l'Amirauté l'exercent en son nom provisionnellement, *ibid.* p. 68.
 L'Amiral a eu droit de tout temps de visiter les côtes, ports & rades du Royaume, *ibid.* art. 5, p. 69.
 Autrefois l'Amiral commandoit toutes les forces navales, *ibid.* art. 6, p. 69 & 70.
 Et tout ce qui regardoit la construction, le radoub & l'équipement des vaisseaux de guerre se faisoit par ses ordres, *ibid.* V. *supra.*
 Ancien privilege de l'Amiral par rapport au vaisseau que le Roi avoit monté, liv. 1, tit. 1, art. 6, *ibid.*
 Autre privilege ancien sur les vituailles & munitions de guerre, *ibid.*
 Pavillon de l'Amiral avec les quatre fanaux, art. 7, p. 70 & suiv.
 Tous navires François obligés autrefois de porter la bannière de l'Amiral, & lui avoir telles bannières qu'il jugeoit à propos, liv. 1, tit. 1, art. 7, *ibid.* & 71.
 Ce qui est resté à l'Amiral de l'ancien pouvoir qu'il avoit de commander toutes les forces navales, liv. 1, tit. 1, art. 6 & 8 au texte, p. 69 & 72.
 Les ordres du Roi concernant l'Amirauté sont toujours adressés à l'Amiral, & par lui envoyés aux Amirautés, &c. Notes sur l'art 8, *ibid.*
 Le dixieme des prises est un des plus anciens droits de l'Amiral, liv. 1, tit. 1, art. 9, p. 72. V. *Dixieme.*
 Dans la précédente guerre, aussi-bien que dans celle-ci, M. l'Amiral entrant dans les vues du Roi, en a consenti la suspension, *ibid.*
 L'Amiral maintenu dans ce droit contre la Compagnie des Indes, *ibid.* p. 73 & 74.
 Cette même Compagnie prétendoit aussi être exempte de prendre des congés & des commissions de l'Amiral, & que les capitaines n'étoient point obligés de faire leurs rapports aux greffes des Amirautés, en quoi elle a aussi succombé, *ibid.* p. 74.
 Prise faite sans commission de l'Amiral lui appartient pour le tour. Même art. 9, p. 75. V. l'art. 1, tit. des prises.
 Anecdotes au sujet des prises faites en vertu de commissions données par le Roi Jacques réfugié en France, liv. 1, tit. 1, art. 9, p. 79.
 Les amendes ont appartenu de tout temps à l'Amiral de la maniere prescrite par l'art. 10, tit. 1 du liv. 1, p. 80. V. *Amendes.*
 Les confiscations appartiennent à l'Amiral pour le tout, sans se régler sur les amendes. Même art. 10, p. 81 & 82. V. *Confiscation.*

- Le droit d'ancre fait partie des droits de l'Amiral. Même liv. tit. 1, art. 11. p. 96.
 Droit de l'Amiral par rapport aux tonnes & ballises. Même art. 11, p. 103 & suiv.
Quid des feux ? *ibid.* V. Feux.
 Du droit de l'Amiral sur les effets naufragés & les épaves de mer. Même art. 11, p. 106. V. le tit. des naufragés.
 Il a droit d'établir en chaque Amirauté un Procureur ou Receveur, liv. 1, tit. 1, art. 12 au texte, p. 107.
 De tout temps il a été fait défenses aux Gouverneurs & aux Seigneurs d'entreprendre sur la charge & les droits de l'Amiral, liv. 1, tit. 1, art. 13, p. 108 & suiv.
 Ces entreprises ont cessé enfin depuis notre Ordonnance, *ibid.*
 Anciens droits de l'Amiral que le Roi a détachés de cette charge en la rétablissant pour se les réserver, liv. 1, tit. 1, art. 14, p. 110.
 Ces droits avoient rendu les Amiraux trop puissans, *ibid.*
 L'Amiral a pourtant conservé le droit de nommer le Secrétaire général de la marine, *ibid.* p. 110. V. Secrétaire.
 L'Amiral avoit anciennement un droit de guet qui se percevoit à son profit, liv. 1, tit. 2, art. 9, p. 142.
 Quand ce droit a cessé ? V. tom. 2, liv. 4, tit. 5 & 6, art. 1 & 3.
 On prétendoit autrefois que l'Amiral n'avoit pas droit de ressort ; il n'y a plus de doute sur cela aujourd'hui & depuis long-temps, liv. 1, tit. 2, art. 13, p. 153.
 Tous les droits de l'Amiral sont royaux de leur nature. Observation sur le tit. 6 du liv. 1, p. 195.
 L'Amiral nomme les deux chirurgiens & apothicaires jurés de chaque Amirauté, comme étant des places relatives à la navigation & au commerce maritime, liv. 2, tit. 6, art. 2 aux notes, p. 500 & suiv.
 Il nomme de même le jaugeur des navires, liv. 2, tit. 10, art. 4 aux notes, p. 613.
 Il a droit pareillement de nommer le Professeur d'hydrographie, liv. 1, tit. 8, art. 1 aux notes, p. 222.
 Et cela sans distinction des villes où les Maires & Echevins payent les gages du Professeur, de celles où ils ne le payent pas, *ibid.* & art. 8, p. 229 & suiv.
 Amirauté, V. Officiers.
 V. Compétence, Jurisdiction, Officiers.
 Il y a actuellement des sieges d'Amirauté aux colonies comme en France, liv. 1, tit. 1, art. 1, p. 49.
 Amirautés exemptes de plusieurs droits auxquels les autres jurisdictions sont sujettes, *ibid.* art. 2, p. 53.
 Les sieges d'Amirauté ont été assez multipliés depuis 1554. Observation sur le tit. de la compétence, p. 112.
 Dès qu'il y a eu un Amiral en France, il y a eu des juges d'Amirauté, liv. 1, tit. 2, art. 1, *ibid.*
 Excepté en Bretagne où il n'y en a point avant 1691, *ibid.* p. 114.
 L'Amirauté n'a point de prison pour l'exercice de sa justice criminelle, liv. 1, tit. 2, art. 10, p. 150. V. Prisons.
 Si les Amirautés particulières ne connoissent pas des lettres de rémission ? il en est autrement des lettres de rescision, *ibid.* art. 12, p. 152.
 Les sieges généraux de l'Amirauté aux Tables de Marbre, ne connoissent des affaires de la compétence de l'Amirauté, en première instance, que quand il n'y a pas de Sieges particuliers dans le lieu de leur établissement, *ibid.* art. 13, pag. 153 au texte & aux notes.
 Autrement ils n'en connoissent que par appel, excepté encore le cas où il échoit peine afflictive, *ibid.* & aux notes, p. 153.
 Les Tables de Marbre peuvent évoquer des Juges inférieurs les causes qui excèdent la valeur de 3000 liv. lorsqu'ils sont saisis de la matiere par quelque appel, *ibid.* art. 14, p. 154.
 Les sieges d'Amirauté ne sont jamais compris dans les Edits, &c. concernant les justices royales en général, s'il n'en est fait mention expressément, liv. 1, tit. 1, art. 2, p. 53 & tit. 3, art. 3, p. 163.
 Comment dans les sieges d'Amirauté les officiers supérieurs sont représentés par les inférieurs ? Même tit. 3, art. 4 & 6, p. 167 & 169.
 Audiences de l'Amirauté pour les causes ordinaires réglées à trois par semaine, liv. 1, tit. 11, art. 3 au texte, p. 310.
 Cela ne s'observe pas par-tout, aux notes, *ibid.*
 Les audiences pour les causes provisoires & pour ou contre les étrangers ou forains, doivent se tenir de jour en jour, & d'heure à autre. Même art. 3 ; ce qui est observé par-tout, *ibid.* aux notes, p. 310.
 Les parties peuvent plaider en personne à l'Amirauté. Même article encore, *ibid.*
 Les Juges d'Amirauté lorsqu'ils n'ont pas d'auditoire convenable, sont autorisés à tenir leurs audiences dans le lieu où le Juge ordinaire tient les siennes, *ibid.* p. 310 & 311.
 Amirautés particulières jugent sans appel jusqu'à cinquante livres, & les Tables de Marbre jusqu'à cent cinquante livres, liv. 1, tit. 13, art. 1, p. 328. V. Jugemens.
 Pour ce qui regarde la procédure, il faut suivre l'Ordonnance de 1667, dans les Amirautés comme ailleurs, *ibid.* art. 7, p. 337.
 Ancrage.
 Le droit d'ancre appartient à l'Amiral, liv. 1, tit. 1, art. 11 au texte, p. 96.
 Ce droit est fort ancien, mais il a souffert bien des variations, *ibid.* p. 96 & suiv.
 Ce que c'est que ce droit ? *ibid.*
 A qui on attribue l'établissement ? *ibid.*
 Il a été long-temps assez négligé en France, p. 96 & 97.
 Et cela donnoit un grand avantage aux étrangers sur les François, *ibid.* p. 97.
 Lorsqu'il fut rétabli en 1600, la quotité n'en fut pas réglée uniformément. Même article 11, p. 97.
 Le don en fut fait au Cardinal de Richelieu en qualité de Grand-maître de la navigation, &c. pour lui tenir lieu de gages, *ibid.*
 Comme plusieurs Seigneurs s'en étoient emparés sur les côtes de leurs terres, le Cardinal de

Richelieu obtint divers arrêts du Conseil pour les obliger de s'en dessaisir, *ibid.* p. 98.

Mais il y en avoit qui contestoient toujours, & ces contestations ne cessèrent que sous M. le Comte de Toulouse, *ibid.* p. 98.

Après le Cardinal de Richelieu, tous les successeurs Grand-maîtres de la navigation, ont joui de ce droit en général, mais non pas par-tout, *ibid.*

Ce droit a été déclaré acquis à la charge d'Amiral, lorsqu'elle fut rétablie en 1669, *ibid.* p. 99.

La recette s'en fait comme des autres droits de cette charge, sans passer à la Chambre des Comptes, *ibid.* p. 99.

L'Amiral n'en jouit pas par-tout absolument, mais il y a fort peu d'endroits exceptés. Même article 11, p. 99.

La quotité n'est pas uniforme. Preuves, *ibid.* Il est plus fort dans les rivières que dans les ports de mer, *ibid.* p. 100.

Du parisis de ce droit, *ibid.*

Les étrangers la payeront au plus haut taux que les François, *ibid.*

Nouveau Règlement par rapport à ce droit, *ibid.* p. 100, avec une instruction pour la perception, *ibid.*

Les étrangers privilégiés n'en font pas plus exempts que les autres. Même art. 11, p. 103.

Apothicaires.

Il y a dans chaque Amirauté deux Apothicaires pour la visite des drogues du coffre de chirurgie; & c'est M. l'Amiral qui les nomme comme les deux Chirurgiens jurés, liv. 2, tit. 6, art. 2 aux notes, p. 501.

L'Apothicaire qui a fourni les drogues du coffre est exclus de la visite qui en doit être faite, art. 4 au texte, p. 504.

Dans quels temps les Apothicaires & Chirurgiens doivent faire la visite des drogues, & sur quelle peine? art. 5, p. 505.

Appel, V. Jugemens.

L'appel des sieges particuliers va à l'Amirauté générale de la Table de Marbre, liv. 1, tit. 2, art. 13, p. 153.

Sauf en matière criminelle, lorsqu'il échoit peine afflictive, *ibid.*

Auquel cas l'appel est porté au Parlement, de même qu'en toutes sortes de causes, l'appel des Tables de Marbre va au Parlement, *ibid.*

Les Amirautés jugent pourtant sans appel jusqu'à certaines sommes, liv. 1, tit. 13, art. 1, p. 328.

Où se portent les appellations des jugemens rendus par les Consuls en pays de consulat, liv. 1, tit. 9, art. 18, p. 262.

Temps de relever l'appel des sentences de l'Amirauté, liv. 1, tit. 13, art. 4, p. 334.

Après ce temps les sentences sont exécutoires en donnant caution, *ibid.*

Plusieurs cas où il ne suffit pas de relever l'appel, & où il faut faire toutes les diligences pour le faire juger dans l'année, sans quoi les sentences passent en force de chose jugée, art. 7 aux notes, p. 337 & suiv.

En matière de saisie de navire, on peut passer

outre à la vente & adjudication par décret, en donnant caution, liv. 1, tit. 14, art. 7 aux notes, p. 348, 349.

Apprentifs, V. Métiers.

Armateurs.

Armateur pour les colonies fait sa soumission au Greffe de faire retourner le navire au lieu de l'armement sur peine de 10000 liv. d'amende, liv. 2, tit. 1, art. 16, p. 404.

Il y a dispense de cette soumission en temps de guerre, *ibid.*

Et hors delà, quelquefois par brevet du Roi, *ibid.*

L'armateur du navire doit déclarer pour quelle portion le navire lui appartient & les intérêts qu'il a, *ibid.* p. 404, & liv. 2, tit. 8, art. 1, p. 563.

Cette déclaration une fois faite, sert jusqu'à ce qu'il survienne quelque changement dans la propriété, *ibid.* p. 404.

L'armateur gaignoit autrefois pour son indemnité les loyers des matelots défectueux; aujourd'hui ils sont confisqués au profit du Roi, ce qui devoit être changé, liv. 2, tit. 7, art. 3 aux notes, p. 534.

L'armateur représente tous les propriétaires du navire comme censé avoir le pouvoir d'eux tous, liv. 3, tit. 4, art. 10 aux notes, p. 708.

Arrêt du Prince.

Quel est le sort de la charte-partie en ce cas, soit avant ou après le départ du navire? liv. 3, tit. 1, art. 8, p. 627, & tit. 3, art. 16 p. 657 & suiv. V. Charte-partie & Fret.

Arrimage, Arrimeurs.

Ce que c'est que l'arrimage des marchandises, liv. 2, tit. 7, art. 1 aux notes, p. 531.

Il seroit à souhaiter que tous les arrimeurs eussent serment à Justice, & par conséquent qu'ils fussent pourvus de commission de M. l'Amiral, *ibid.*

La raison est que ce sont eux qui reglent l'emboulement des marchandises, & le nombre de tonneaux qu'elles occupent: opération toujours favorable au propriétaire du navire, qui est dans l'usage de les choisir, *ibid.*

Assignation, V. Exploit.

Maîtres & mariniers peuvent être assignés valablement dans le vaisseau pendant le voyage, liv. 1, tit. 11, art. 1 au texte & aux notes, p. 306.

Cela ne s'entend que pour cause relative au voyage même, *ibid.* p. 307.

En matière provisoire, les assignations peuvent être données de jour à jour & d'heure à autre, art. 2, p. 308, 309.

Le tout sans commission du Juge, *ibid.*

Assignation en matière de saisies & criées, tit. 14, art. 3 & suiv. V. Criées, Saisie & Décret.

Association de navire, V. Société.

Convention par laquelle des Capitaines de navires promettent de ne point se quitter & de

se secourir réciproquement, est valable & obligatoire, liv. 2, tit. 1, art. 36 aux notes, p. 463, 464.
L'association pour la pêche oblige également, mais jusqu'à quel point? *ibid.*

Assurance.

Créances privilégiées, leur privilège se peut exercer sur le montant de l'assurance que le débiteur a fait faire, liv. 1, tit. 12, art. 3 aux notes, p. 315 & suiv.
Et s'il n'a pas fait assurer, ses créanciers peuvent se faire autoriser à faire assurer en son nom pour la conservation & translation de leur privilège, *ibid.* p. 315.
Du concours du privilège du prêteur à la grosse avec celui de l'assureur, liv. 1, tit. 14, art. 16, p. 363, 364, renvoi.
Si le connoissement que le capitaine signe pour un de ses parens fait foi contre les assureurs, liv. 2, tit. 3, art. 7, p. 481.
De la clause par laquelle le donneur à pacotille se réserve la faculté de faire assurer, liv. 3, tit. 4, art. 2 aux notes, p. 683.
Ce qu'elle opere, & ce qui arrive au sujet de l'assurance si elle a été omise, *ibid.* p. 684.
Contrat d'assurance exempt du contrôle. Observ. sur le préambule, p. 27. V. tom. 2, tit. des assurances, art. 2.

Aubaine, V. Etrangers.

Etrangers engagés dans la marine, exempts du droit d'aubaine après cinq ans de service. Observ. sur le tit. 7 du liv. 2, p. 512 & art. 10, p. 558.
Après ce temps, s'habituant dans le Royaume, ils jouissent de tous les droits des regnicoles, *ibid.* p. 512.
Les étrangers mêmes servant actuellement sur les navires François, quoique non habitués dans le Royaume, sont également exempts du droit d'aubaine pour leurs gages & leur pécule. Même liv. 2, tit. 7, art. 10 aux notes, p. 558.
Ainsi ils peuvent rester pendant le voyage comme les regnicoles, *ibid.* secus des simples passagers.
Dans les pays de Consulat, il n'y a pas lieu non plus au droit d'aubaine, liv. 1, tit. 9, art. 20 aux notes, p. 264.

Aumônier.

Institution d'un Aumônier sur les vaisseaux pour fournir aux navigateurs les secours spirituels. Observ. sur le tit. 2 du liv. 2, p. 465.
Sur chaque navire allant au long cours, il doit y avoir un Prêtre approuvé pour servir d'Aumônier, liv. 2, titre 2, article 1 au texte, p. 466.
Divers changemens faits depuis notre Ordonnance, aujourd'hui il n'y a d'obligation d'avoir un Aumônier, que lorsque l'équipage est de quarante hommes & au-dessus, aux notes *ibid.* & p. 467.
Il faut aussi un aumônier sur chaque corsaire, s'il y a soixante hommes d'équipage, *ibid.*
L'aumônier doit être choisi par le maître, du consentement des propriétaires catholiques à

l'exclusion de ceux de la R. P. R. art. 2 au texte, p. 471.
Depuis que pour être reçu Pilote ou Capitaine on n'exige plus la preuve de catholicité, on ne voit aussi presque plus d'aumôniers sur nos navires marchands, *ibid.* aux notes, p. 472.
L'aumônier doit célébrer la messe tous les jours de Dimanches & Fêtes au moins, art. 3, *ibid.*
Il administrea les Sacrements, & fera tous les jours matin & soir la priere publique, où chacun de l'équipage sera tenu d'assister. Même art. 3, *ibid.* & p. 474.
Autres fonctions & devoirs de l'aumônier sur les vaisseaux du Roi, aux notes, *ibid.*
On peut les appliquer aux navires marchands où il y a un aumônier, *ibid.*
Obligation d'y faire la priere pour le Roi, *ibid.* p. 474.
Défenses, à peine de la vie, de troubler sur les vaisseaux l'exercice de la religion catholique, art. 4, p. 474 & suiv.
Injonction en même-temps à tous les gens de l'équipage de porter honneur & respect à l'aumônier, à peine de punition exemplaire. Même art. 4, *ibid.*
L'aumônier est d'autant plus respectable, qu'il fait dans le vaisseau, les fonctions de Curé & de Pasteur des ames, *ibid.*
Mauvaise excuse de nos libertins & impies, *ibid.*

B

Balise, V. Tonnes.

Droit de l'Amiral par rapport aux tonnes & balises, liv. 1, tit. 1, art. 11, p. 103, & aux notes, p. 103 & 104.
Ce droit, de même que celui des feux, diffère des autres droits de l'Amiral, *ibid.*
Utilité des tonnes & balises, *ibid.* p. 104.
Taux ordinaire du droit de balise. Même art. 11, p. 105.
Exempts de ce droit, *ibid.*

Bannière.

Les navires François étoient obligés autrefois d'avoir la bannière de l'Amiral; pour lui il portoit telles bannières & enseignes qu'il jugeoit à propos, liv. 1, tit. 1, art. 7, p. 70 & suiv.

Barque ou Bateau.

Formalités de la saisie réelle, & procédure pour la vente des petits bâtimens, liv. 1, tit. 14, art. 9, p. 352.
Tout bateau portant mât, voile & gouvernail, est sujet à prendre un congé de l'Amiral, & non autre, liv. 1, tit. 10, art. 3 aux notes, p. 284.

C

Cabaretiers.

NE doivent pas fournir de nourriture aux matelots sans le consentement du maître, liv. 1, tit. 2, art. 2, p. 126 & 127.

Et s'ils en agissent autrement, ils sont non-recevables, liv. 1, tit. 12, art. 9, p. 324.
Du reste, ils doivent former leur action dans l'an & jour. Même art. 9, & comment l'on doit se compter, *ibid.* & p. 325.
Si le consentement du maître ou capitaine suffit pour faire retomber l'action du cabaretier contre le propriétaire ou armateur du navire? *ibid.* & liv. 2, tit. 1, art. 14, p. 400.
Inutilement s'en rapporteroit-il au serment du défendeur, s'il n'avoit pas un principe d'action. Même liv. tit. 12, art. 10, p. 326.

Cabotage.

Ce que c'est que grand & petit cabotage? liv. 1, tit. 10, art. 3, p. 283, & liv. 2, tit. 1, art. 1, p. 376.
Les formalités pour être reçu maître au grand cabotage, sont les mêmes que pour la réception des capitaines au long cours, liv. 2, tit. 1, art. 1 aux notes, p. 374 & 375.
Différence lorsqu'il ne s'agit que du petit cabotage, *ibid.*

Cadavres.

La levée des cadavres trouvés sur les grèves ou dans les ports, appartient à l'Amirauté, liv. 1, tit. 2, art. 8, p. 141.
De même de ceux qui se noient dans les rivières navigables étant à la conduite de leurs bâtimens ou autrement. Même art. 8, *ibid.*
Procédure usitée en pareil cas, *ibid.* V. tom. 2.
De la sépulture des cadavres, *ibid.*

Cale.

Comment le Capitaine peut faire donner la cale ou infliger quelqu'autre peine à quelqu'un de son équipage? l. 2, tit. 1, art. 22, p. 447 & 448.

Calfat ou Calfateur, V. Charpentier.

Ce métier n'est pas en maîtrise à la Rochelle, liv. 1, tit. 2, art. 11, p. 151, & liv. 2, tit. 9, art. 1, p. 590 aux notes.
Calfat sortant du Royaume pour aller travailler chez l'étranger, punissable comme déserteur, liv. 2, tit. 7, art. 10 aux notes, p. 556, 557.
Les métiers de calfat, charpentier & perceur de navire, peuvent être exercés par une même personne, ce qui n'étoit pas autrefois. Observations sur le tit. 9 du liv. 2, p. 589, & art. 1 du même titre, p. 590.

Capitaine, V. Maître ou Patron.

Capitaines sont tenus d'embarquer les François scandaleux sur les ordres du Consul, à peine de 500 liv. d'amende, liv. 1, tit. 9, art. 15, p. 258.
Ce qui doit être payé pour cela au capitaine, *ibid.* aux notes.
Dans l'usage on donne la qualité de capitaine à celui qui commande un navire pour un voyage au long cours, & celle de maître à celui qui commande au cabotage. Observations sur le tit. 1 du liv. 2, p. 373.
Conditions requises pour être reçu capitaine,

maître ou patron, liv. 2, tit. 1, art. 1 au texte & aux notes, p. 373 & suiv.
Outre le temps de la navigation porté par l'Ordonnance, il faut avoir fait deux campagnes sur les vaisseaux du Roi, p. 374.
Exception pour la navigation au petit cabotage, où d'ailleurs quatre ans de navigation suffisent, *ibid.* p. 374 & 375.
Mais l'âge de 25 ans est requis par-tout, *ibid.*
Les officiers de l'Amirauté ne peuvent recevoir aucun capitaine, maître ou pilote qu'il ne soit de leur département, *ibid.* p. 375.
Nul ne peut monter un bâtiment en qualité de maître ou capitaine, qu'il n'ait été reçu à l'Amirauté, à peine de 300 liv. d'amende, *ibid.* art. 2, p. 382.
Exception pour la course dans la dernière guerre, aux notes, *ibid.* p. 382.
Lorsqu'on a été reçu pilote, après deux autres années de navigation, pour être établi maître, il ne faut point subir un nouvel examen, art. 4, p. 384.
Le maître ou capitaine a droit de faire son équipage, mais il doit prendre pour cela le consentement du propriétaire, lorsqu'il est sur le lieu. Même liv. 2, tit. 1, art. 5 au texte & aux notes, p. 384 & suiv.
De même pour la fixation des gages & pour le congé à donner aux matelots, &c. *ibid.* & liv. 3, tit. 4, art. 10, p. 705 & suiv.
Mousses que doit prendre le maître ou capitaine, art. 6 du même l. 2, tit. 1, V. *Mousses*.
Peine du maître qui débauche un matelot engagé à un autre maître, art. 7, p. 392. V. *infra* pour les colonies.
Au surplus le premier maître a droit de reprendre son matelot, *ibid.*
Il est du devoir du capitaine de veiller à ce que son navire soit en bon état, & fourni du nécessaire, art. 8, p. 393.
Il doit rendre compte des marchandises chargées dans son bâtiment suivant les connoissemens, art. 9, p. 394.
Il répond de ses fautes, même très-legères, *ibid.* aux notes, & de celles de ses gens, ainsi que de leurs délits. Même liv. 2, tit. 1, art. 5 aux notes, p. 384 & suiv.
C'est une faute de sa part si, sans nécessité, il charge sur un autre navire que le sien les marchandises qui lui ont été confiées, *ibid.* p. 394.
Quid, si dans ce cas les deux navires ont péri, *ibid.* & p. 395.
Réponse à l'argument tiré de l'art. 32 du titre des assurances, *ibid.*
En cas de naufrage pourra-t-il charger les marchandises sur des petits bâtimens? *ibid.* p. 395.
Du registre que le capitaine doit tenir, art. 10, p. 396.
Exception par l'art. 11, même page.
Défenses au maître ou patron de charger des marchandises sur le tillac, à peine de répondre des événemens, art. 12, p. 397.
Exception pour le petit cabotage, *ibid.* aux notes.
Le capitaine ou maître est obligé de se trouver en personne sur son bâtiment, lorsqu'il sort de quelque port ou rivière. Même liv. 2, tit. 1, art. 13, p. 398.
Quid, lorsqu'il est en rade; différence à ce

- sujet entre le capitaine du haut-bord & le maître d'un navire marchand, *ibid.* aux notes.
- En temps de guerre il est néanmoins enjoint aux capitaines de coucher à bord de leurs vaisseaux étant en rade, *ibid.* & tit. 7, art. 5 aux notes, p. 550.
- On ne peut arrêter pour dettes civiles le capitaine, ni aucun autre marin étant à bord pour faire voile, si ce n'est pour dettes contractées à l'occasion du voyage. Même liv. 2, tit. 1, art. 14 au texte & aux notes, p. 399 & suiv.
- Comment il faut entendre ces mots, *étant à bord*, *ibid.* aux notes, p. 399.
- Quels effets on peut saisir & arrêter en ce cas, *ibid.* p. 401.
- Maître avant de faire voile doit prendre l'avis du pilote, &c. art. 15, p. 401.
- Ce que doit faire le capitaine avant son départ & au rerour de son voyage, art. 16, p. 402.
- Grand détail à ce sujet, aux notes, *ibid.* & p. suivantes.
- Le capitaine ne peut embarquer aucun matelot qu'il ne soit établi sur le rôle d'équipage, *ibid.* p. 402.
- De même des passagers, *ibid.*
- Capitaine ne peut débarquer aucun matelot & en prendre un autre à sa place, sans faire faire mention de ce changement au bureau des classes, sur le rôle d'équipage, *ibid.* p. 402.
- De même en fait d'armement en course, *ibid.* p. 402.
- Engagés que doit prendre le capitaine pour les voyages des colonies. Origine de ces engagés, & ce qui s'observe actuellement à ce sujet, *ibid.* p. 403 & suiv.
- Fusils boucaniers qu'il doit aussi porter aux colonies. Origine tout de même, & état présent des choses à cet égard; *ibid.* p. 407 & suiv.
- Récapitulation de ce que doit observer le capitaine avant que de pouvoir être expédié à l'Amirauté pour son voyage, *ibid.* p. 409.
- Le capitaine à son retour des colonies doit faire son rapport au greffe, comme en tout autre voyage, *ibid.* p. 410.
- Ce que doit contenir ce rapport, *ibid.*
- Rend compte des gens de son équipage, de ceux qui ont déserté, ou qui sont morts, des passagers, negres & autres, *ibid.* p. 410.
- Déposer les hardes des morts avec leur inventaire, *ibid.*
- Devoirs du capitaine ou maître qui arrive dans une rade où il y a quelque vaisseau du Roi. Même liv. 2, tit. 1, art. 16, p. 414.
- Dans le lieu de la demeure des propriétaires, le maître ne peut faire travailler au radoub, acheter ni prendre deniers sur le navire, sans leur consentement, art. 17, p. 439.
- Mais s'ils sont en demeure de fournir ce qui est nécessaire pour mettre le bâtiment en état, il peut emprunter après sommation, &c. art. 18, p. 440 & 441.
- Comment cela doit s'entendre? *ibid.* aux notes.
- Son pouvoir est plus étendu durant le voyage, art. 19. Explication, p. 441 & suiv.
- S'il est obligé alors de prendre des précautions, ce n'est que pour sa sûreté, *ibid.* aux notes, p. 442.
- L'emprunt qu'il a fait n'engage pas moins le propriétaire du navire, qui ne peut se défendre du paiement en déclarant qu'il abandonne le navire & le fret, *ibid.* & p. 442.
- De même du marchand chargeur dont les marchandises sont vendues pour les besoins du navire, p. 443.
- Mais le capitaine ne peut jamais vendre le vaisseau sans procuration. Même art. 19 au texte & aux notes, p. 441 & 443.
- Si le capitaine engage son armateur sans juste cause, il sera tenu de payer en son nom, & & outre cela puni. Même liv. 2, tit. 1, art. 20 au texte & aux notes, p. 444 & suiv.
- Précautions indiquées par l'Ordonnance de la Hanse Teuronique pour prévenir les fausses dépenses des capitaines, *ibid.* p. 445.
- Défenses aux capitaines de tirer le canon dans les rades des colonies, sans permission de l'officier commandant pour le Roi, si ce n'est pour quelque nécessité, *ibid.*
- Maître frété pour un voyage, est tenu de l'accomplir, à peine de tous dépens, dommages & intérêts, art. 21, p. 446.
- Comment le capitaine peut faire donner la cale ou infliger d'autres peines aux gens de son équipage qui le méritent? art. 22 au texte & aux notes, p. 447 & suiv.
- Capitaines bien coupables à cet égard, souvent protégés par les Commissaires de marine, *ibid.* p. 448 & 449.
- Lorsque les gens de l'équipage commettent des fautes ou des crimes qui méritent d'être punis par la Justice, devoir du capitaine à cet égard, article 23 au texte & aux notes, p. 449 & 450.
- Défenses aux maîtres & capitaines d'entrer sans nécessité dans un port étranger, article 24, p. 450.
- Dans les voyages de long cours, le capitaine doit tous les jours assembler les gens experts de son équipage, pour contéter avec eux sur leur voyage. Même liv. 2, tit. 1, art. 25, p. 451.
- Capitaine ne doit abandonner son bâtiment sans l'avis des principaux de son équipage, & alors il doit sauver tout ce qu'il pourra, art. 26, p. 452.
- Il faut même qu'il combatte l'avis de son équipage, jusqu'à ce que le péril soit tel, qu'il ne lui paroisse plus de ressource, *ibid.* aux notes.
- Les maîtres & patrons qui naviguent à profit commun, ne peuvent faire aucun négoce séparé pour leur compte, à peine de confiscation, article 28, pag. 453. Explication aux notes.
- Ils ne peuvent emprunter au-delà du nécessaire pour le voyage, à peine de privation de la maîtrise & de leur part du profit, art. 29, p. 454.
- Compte que le capitaine doit fournir au propriétaire du navire avant son départ, art. 30, au texte & aux notes, p. 455.
- Du pouvoir du maître ou capitaine par rapport aux vituailles du navire, art. 31 & suiv. p. 456 & suiv. V. vituailles.
- Punition du capitaine qui fait fausse route, commet ou souffre quelque larcin, ou fait périr des marchandises, art. 35, p. 459.
- Le maître qui sera convaincu d'avoir livré son navire aux ennemis, ou de l'avoir fait périr malicieusement, sera puni de mort, art. 36, p. 461.

Comment

Comment un capitaine est censé livrer son navire aux ennemis? *ibid.* aux notes.

Quid, s'il n'a pas rendu de combat comme le doit un capitaine de vaisseau du Roi? *ibid.* & tit. 7, art. 9, aux notes, p. 555.

Capitaine qui suppose un navire, ou de faux chargemens, punissable de mort. Exemples, *ibid.* tit. 1, art. 36, p. 463.

Tout capitaine ou maître doit être catholique, liv. 2, tit. 2, art. 2, au texte & aux notes p. 471.

Depuis 1717, on n'a plus exigé la preuve de catholicité : réflexion à ce sujet, *ibid.*

C'est aujourd'hui au capitaine ou maître à faire les fonctions de l'écrivain, liv. 2, tit. 3, notes sur le titre & sur les divers articles du même titre, p. 476 & suiv.

En conséquence il doit faire l'inventaire des effets de ceux qui décèdent durant le voyage, &c. *ibid.* V. rom. 2.

Son pouvoir à l'égard du pilote a des bornes, liv. 2, tit. 4, art. 6 & 8, p. 491 & 493.

Abus de commander les capitaines de navires pour servir sur les vaisseaux du Roi, comme simples matelots ou pilotins. Observ. sur le tit. 7 du même liv. 2, p. 517.

Peine du capitaine qui débauche aux colonies, des matelots engagés dans d'autres navires, même tit. 7 art. 3, aux notes, p. 536.

Défenses aux capitaines de laisser aucun matelot en pays étranger, art. 10 aux notes, p. 556.

Exception pour le cas d'un matelot attaqué d'un mal contagieux ou malade, liv. 3, tit. 4, art. 11, aux notes, *in fine*, p. 744.

Il leur est aussi enjoint de prendre sur leur bord les matelots François qui leur seront donnés par les Consuls, liv. 2, tit. 7, art. 10 aux notes, p. 556.

Rétribution ou indemnité qui leur doit être payée à ce sujet, *ibid.*

Capitaine qui n'est engagé qu'en cette qualité n'est pas tenu personnellement de la dette, quoiqu'on puisse obtenir une condamnation contre lui en sa qualité, liv. 2, tit. 8, art. 2, aux notes, p. 569 & suiv.

Capitaine congédié sans cause a droit de prétendre des dommages & intérêts, art. 4, aux notes, p. 573 & suiv.

Le capitaine ou maître a rempli son engagement lorsqu'il a fait mettre à quai les marchandises portées par ses connoissemens, liv. 3, tit. 2, art. 5, aux notes, p. 636 & 637.

Le navire ayant son chargement complet, le maître n'y peut rien charger, à peine de tous dépens, dommages & intérêts, & de supporter la perte en cas de jet, liv. 3, tit. 3, art. 2, aux notes, p. 641.

Le capitaine ou maître qui, en fretant son navire le déclare d'un plus grand port qu'il n'est, tenu des dommages & intérêts si l'erreur excède le quarantième, art. 4 & 5, au texte & aux notes, p. 643 & suiv. V. *dommages & intérêts*.

Cargaison.

Ce qu'on appelle dettes de cargaison, liv. 1, tit. 13, art. 3, aux notes, p. 331 & 332.

Cargaison est un effet négociable & susceptible de cession sans droit de suite de la part des créanciers du cédant, sauf la fraude, liv. 2,

tit. 10, art. 3, aux notes, p. 606 & suiv.
Ce que signifie ce mot *cargaison*? On y attache deux sens, liv. 3, tit. 4, art. 18, aux notes, p. 752.

Cas fortuit.

Le capitaine ou maître n'en répond pas, ni tout autre; mais le cas fortuit doit être prouvé, liv. 2, tit. 1, art. 9, aux notes, p. 394.

Caution judicatum solvi.

Les étrangers ne la doivent point à l'Amirauté; liv. 1, tit. 2, art. 1, p. 112.

Causas provisoires.

Il y a à l'Amirauté plusieurs autres causes provisoires que celles exprimées dans l'art. 2, tit. 11 du liv. 1. Notes sur cet art. p. 309.

Cession, V. Transport.

La cession d'un intérêt de navire n'empêche pas les créanciers du vendeur ou cédant, de se pourvoir contre l'acheteur ou cessionnaire, s'il n'a pris des précautions, liv. 2, tit. 10, art. 2 & 3, p. 602 & 605, & suiv.

Mais la cession d'une portion de cargaison ou d'un chargement de marchandises, n'expose pas le cessionnaire envers les créanciers du cédant. Même art. 3, p. 607 & suiv.

Chaloupe.

N'est pas censée comprise dans la saisie du navire, si elle n'est déclarée saisie conjointement, liv. 1, tit. 14, art. 2, aux notes, p. 343.

Chancelier, Chancellerie.

Le Consul ne nomme plus le Chancelier, c'est le Roi qui le nomme, liv. 1, tit. 9, art. 16, aux notes, p. 259.

Mais quoique le Consul ne nomme plus le Chancelier, il a conservé le droit néanmoins de régler les vacations de l'avis des députés, art. 17, p. 261.

Le tarif des droits de la Chancellerie doit être placé au lieu le plus apparent du bureau de la Chancellerie, *ibid.*

Ce tarif peut varier dans la suite par augmentation ou diminution; mais il faut qu'il soit fait avec les mêmes formalités, *ibid.*

Le Chancelier, comme tout autre Greffier, doit mettre le reçu de ses droits au pied de ses expéditions, p. 262.

En cette même qualité de Greffier, le Consul qui fait inventaire des effets des défunts ou sauvés du naufrage, doit l'en charger, art. 20, p. 264.

Les actes qu'il expédie, soit comme Notaire, soit comme Greffier, doivent, pour faire foi, être légalisés par le Consul ou son représentant, *ibid.* art. 23, p. 266.

Testamens reçus par le Chancelier en présence du Consul & de deux témoins, sont repurés solennels, art. 24, p. 267.

Ainsi ils sont valables par-tout, sauf la réduction des legs d'immeubles, suivant les Coutu-

D d d d d

mes des lieux de leur situation, *ibid.* aux notes.
 Ils n'ont pas besoin d'autres formalités que celles qui sont prescrites par cet article, *ibid.*
 Le testament olographe peut être d'usage en pays de Consulat comme ailleurs, *ibid.*
 Le Chancelier autorisé à passer tous contrats maritimes dans l'étendue du Consulat, art. 25, p. 268.
 Il faut en dire autant de tous autres actes, & même que nul autre que le Chancelier, n'a droit de les passer, *ibid.* aux notes
 Ces actes emportent hypothèque & sont exécutoires comme ceux passés en France pardevant Notaires, *ibid.*
 Mais rien n'empêche qu'ils ne soient faits sous signature privée, *ibid.*
 Registre que doit tenir le Chancelier, & son usage, même tit. 9, art. 26, p. 269.
 Pourquoi ce registre doit être coté & paraphé par le plus ancien des députés, outre le Consulat, *ibid.* aux notes.
 Le Chancelier paraphé à son tour le registre que le Consul est obligé de tenir pour la recette des droits des invalides, *ibid.* p. 270.

Chapeau ou Chauffes de Maître, V. Fret.

Charpentier.

Ce métier n'est point [en jurande à la Rochelle, liv. 1, tit. 2, art. 11, p. 152, & liv. 2, tit. 9, art. 1, p. 570.
 Charpentiers qui sortiront du Royaume pour aller servir chez les étrangers & s'y établir, seront punis comme déserteurs, liv. 2, tit. 7, art. 10, p. 556 & suiv.
 Il y avoit si peu de charpentiers de navires dans le Royaume au commencement du dernier siècle, que Louis XIII se proposa d'en gager 50 en différens ports. Observ. sur le tit. 9 du liv. 2, p. 589.
 Les métiers de charpentier, calfat & perceur de navire, devoient autrefois être exercés séparément, p. 590.
 Cela a été abrogé par l'art. 1 du même tit. 9, p. 590 & suiv.
 Il falloit autrefois un apprentissage de trois ans pour le métier de charpentier : raisons qui ont fait renoncer à cet usage. Observ. sur ledit tit. 9 du liv. 2, p. 589.
 Charpentiers, calfats, &c. favorisés en 1726 de l'exemption d'acquiescer les lettres de maîtrise ordonnées à l'occasion du mariage du Roi, art. 1, aux notes, p. 592.
 Regles que doivent observer les charpentiers, calfats, &c. étant en communauté ou jurande, art. 2 & 3, p. 592 & 593.
 Charpentiers tenus de prendre un apprentif dans l'hôpital du lieu, mais comment & à quelles conditions ? art. 4 & 5, p. 593.
 Pourquoi l'apprentif après deux ans d'apprentissage est obligé de servir une autre année sans gages ? *ibid.* art. 5, p. 593 & suiv.
 Pour le radoub des navires, il est permis de se servir des charpentiers & calfats forains comme de ceux du lieu, art. 7, p. 595.
 Il n'y a rien à dire à cela dans les endroits où ces métiers ne sont pas en jurande, mais ailleurs cela paroît bien extraordinaire, *ibid.* aux notes.

Aussi en est-il autrement à Marseille : Règlement à ce sujet fort important, *ibid.*
 Défenses aux charpentiers de prendre les coupleaux de bois qu'ils travaillent, &c. p. 596.
 De même d'emporter des cloux, bordages, &c. *ibid.*

[Charte-partie.

Du contrôle de la charte-partie. Observations sur le préambule, p. 28.
 Sous quelle peine le maître est obligé d'exécuter la charte-partie ? liv. 2, tit. 1, art. 21, au texte & aux notes, p. 446 & suiv.
 D'où vient ce terme charte-partie, & ce qu'il signifie ? liv. 3, tit. 1, p. 617.
 Entre quelles personnes se passe la charte-partie ? *ibid.* art. 1, au texte & aux notes, p. 618.
 S'il est absolument nécessaire qu'elle soit par écrit ? *ibid.*
 C'est au propriétaire du bâtiment qu'il appartient spécialement de l'affréter, & le maître ne le peut qu'en qualité de son procureur né, liv. 3, tit. 1, art. 1 & 2, p. 618, 621 & 622.
 Les charte-parties, sur-tout à cueillette, se font d'ordinaire par le ministère des courtiers, *ibid.* art. 1, p. 619.
 On n'admet point de faits contre la teneur de la charte-partie, *ibid.*
 Ce que doit contenir la charte-partie, *ibid.* art. 3, au texte & aux notes, p. 623.
 De la clause, outre les avaries, &c. *ibid.* renvoi.
 De l'effet de la clause insérée dans la charte-partie, portant qu'il ne sera dû aucun fret, si le maître ne part en tel temps, *ibid.* p. 623, aux notes.
 Du temps de la charge & décharge des marchandises lorsqu'il n'est pas réglé par la charte-partie, art. 4, au texte & aux notes, p. 624.
 Ce temps par l'usage est fixé à quinze jours pour la navigation maritime, & à trois jours pour la navigation en rivière, *ibid.* V. jours de planche.
 La contravention à la charte-partie & à l'usage, oblige de part & d'autre aux dommages & intérêts ; mais on a égard aux circonstances, *ibid.* p. 624, & art. 6, p. 625.
 Si le fret n'est pas réglé par la charte-partie. *Quid juris ?* *ibid.* & tit. 3, in proëmio, p. 639.
 Dans ce cas le navire étant frété au mois, le temps ne courra que du jour que le navire fera voile. Même tit. 1, art. 5, au texte & aux notes, p. 625.
 Pour éviter ces discussions, il n'est plus guère d'usage d'affréter les navires au mois, *ibid.*
 Du sort de la charte-partie, lorsqu'avant le départ du navire, il survient une interdiction de commerce. Même tit. 1, art. 7, au texte & aux notes, p. 626.
Quid. Si les ports sont seulement fermés ou les vaisseaux arrêtés, art. 8, au texte & aux notes, p. 627. V. Marchand chargeur.
 De l'obligation du maître d'avoir à bord la charte-partie & les autres pièces justificatives de son chargement. Même liv. 3, tit. 1, art. 10, au texte & aux notes, p. 628 & 629.
 Le navire, le fret & les marchandises, sont respectivement affectés à l'exécution de la charte-partie, art. 11, p. 629.
 Explication à ce sujet, *ibid.* aux notes, & p. 630.

Du sort de la charte-partie, l'interdiction de commerce survenant, ou le navire étant arrêté par ordre souverain durant le voyage. Même liv. 3, tit. 3, art. 15 & 16, p. 660, & suiv.

Charte-partie ou cabotage n'est pas résolue par déclaration de guerre, tit. 4, art. 4, aux notes, p. 688 & 689.

Chemin pour le halage des vaisseaux.

Liv. 1, tit. 2, art. 6, [p. 129 & 138.]

Chirurgien.

Il doit y avoir un chirurgien au moins par chaque navire allant au long cours, même pour la pêche, liv. 2, tit. 6, art. 1, p. 497.

S'il y a plus de cinquante hommes, il faut deux chirurgiens, *ibid.* & suiv. aux notes.

Il en faut même pour les voyages au grand cabotage, lorsque l'équipage est de 20 hommes, *ibid.* p. 498.

Conciliation de l'Ordonnance avec le Règlement de 1717, *ibid.*

Difficulté formée pour les voyages au long cours, où il n'y a pas 20 hommes d'équipage, *ibid.* p. 471.

Raisons pour conclure qu'en tout voyage de long cours, il faut nécessairement un chirurgien, quoiqu'il n'y ait pas 20 hommes d'équipage, *ibid.*

Les négocians qui refusent d'en prendre en ce cas, marquent trop d'indifférence pour la conservation des sujets du Roi, *ibid.* p. 499.

Décision provisoire néanmoins en leur faveur, *ibid.*

Dans les voyages de Guinée il y a toujours un ou deux chirurgiens de plus pour le traitement des negres, *ibid.* p. 500.

Pour servir sur un navire en qualité de chirurgien, il faut être reçu dans une Amirauté, après examen par deux maîtres chirurgiens. Même tit. 6, art. 2, *ibid.*

Raisons de cet examen, *ibid.* aux notes.

Les maîtres chirurgiens qui le font, sont les deux chirurgiens jurés de l'Amirauté, pourvus de commission de l'Amirauté, *ibid.* &c. p. 501.

De tout temps ce droit de les nommer avoit appartenu à l'Amiral; disputé par la suite il a enfin été confirmé solennellement, *ibid.*

Droits & vacations de ces chirurgiens jurés, *ibid.* p. 502.

En quelles Amirautés devroient être reçus les chirurgiens choisis pour les voyages de long cours? *ibid.* p. 502.

Le propriétaire du navire doit fournir le coffre de chirurgie garni de drogues & de médicaments, art. 3, p. 504.

Mais le chirurgien doit se munir des instrumens de sa profession. Même art. 3, *ibid.*

Abus trop fréquens à ce sujet, *ibid.* aux notes.

Moyen d'y remédier, *ibid.*

Le coffre de chirurgien doit être visité par un des chirurgiens jurés & par un des apothicaires aussi jurés, autre toutefois que celui qui aura fourni les drogues, art. 4, au texte & aux notes, p. 477.

L'usage à la Rochelle est que la visite se fasse par les deux chirurgiens & les deux apothicaires

jurés, ce qui est abusif, *ibid.* & p. 505.

Le coffre de chirurgie doit être présenté pour la visite trois jours avant le départ du navire, & les chirurgiens & apothicaires doivent la faire dans les vingt-quatre heures. Même tit. 6, art. 5, p. 505.

Il est défendu aux maîtres & capitaines de recevoir aucun chirurgien, sans une copie en bonne forme de sa réception & de la visite de son coffre, art. 6, au texte & aux notes, p. 506.

Obligation des chirurgiens des navires lorsqu'ils découvrent quelque maladie contagieuse, art. 7, *ibid.*

Défense au chirurgien de navire de rien exiger ni recevoir des mariniers & soldats malades ou blessés au service du navire, art. 8, *ibid.* & p. 507.

Explication & restriction, *ibid.* aux notes.

Quid des passagers sur le navire? *ibid.*

Péine du chirurgien qui déserte ou refuse d'achever le voyage qu'il a entrepris, art. 9, p. 508.

Les chirurgiens de l'Amirauté ont encore pour fonction privilégiée la visite des navires suspects de contagion. Même liv. 2, tit. 6, art. 4, aux notes, p. 505.

Classes, V. Commissaires, Matelots.

Colonies.

Précautions pour peupler les colonies, & y établir un commerce brillant. Observations sur le préambule, p. 11 & suiv.

Depuis 1717, il y a des Amirautés aux colonies comme en France, liv. 1, tit. 1, art. 1, p. 49.

Avant l'érection de ces sièges aux colonies, l'Amiral n'y percevoit pas moins les droits attachés à sa charge, *ibid.*

Les Officiers d'Amirauté aux colonies n'ont que des commissions du grand sceau, au lieu de provisions, art. 2, p. 52 & suiv.

Aux colonies il n'est pas nécessaire que les Officiers d'Amirauté soient gradués, liv. 1, tit. 3, art. 1, p. 159 & suiv. & art. 2, p. 161 & suiv.

Ils peuvent être pris du nombre des juges ordinaires, & exercer sans lettres de comptabilité, *ibid.*

Ils sont reçus au Conseil Supérieur après examen, art. 2, p. 162.

Effets des colonies peuvent être mis dans l'entrepôt avec exemption des droits des fermes. Observation sur le préambule, p. 21.

Engagés que les capitaines doivent prendre pour les voyages des colonies, liv. 2, tit. 1, art. 16, aux notes, p. 403 & suiv. V. Capitaine & Engagés.

La navigation aux colonies n'a pas toujours été libre aux François. Observations sur le préambule de l'Ordonnance, p. 11 & suiv. & liv. 2, tit. 1, art. 16, *ibid.*

Depuis la suppression de la Compagnie des Indes occidentales, on pouvoit y aller, mais il falloit un passe-port du Roi, ce qui a duré jusqu'en 1716, *ibid.* p. 15, & même art. 16, *ibid.*

Villes qui ont le privilège d'envoyer aux colonies, *ibid.* p. 20 & p. 404.

Soumission qu'il faut faire avant le départ des navires pour les colonies, p. 21, *ibid.* & même art. 16, *ibid.*

- Des engagés & fusils boucaniers qu'il y faut porter, *ibid.* p. 408 & suiv.
 Cette obligation ne regarde pas les habitants des colonies qui viennent commercer en France; ils ne sont pas tenus de s'en charger à leur retour, *ibid.* p. 409.
 Des congés qui peuvent être donnés aux matelots dans les colonies, liv. 2, tit. 7, art. 3, aux notes, p. 536.
 Peines des matelots qui désertent aux colonies, & des capitaines qui les débauchent, *ibid.*
 Défenses d'admettre des étrangers au commerce des colonies. Observ. sur le préambule, p. 14 & suiv. & p. 25.
 C'est-là un trait de politique qu'il importe de soutenir en temps de guerre comme en temps de paix, à l'exemple des autres nations, *ibid.*
 Colonie de la Louisiane, son établissement tardif, *ibid.* p. 20.
 Le commerce y est permis actuellement à tous les sujets du Roi, *ibid.*
 Le commerce des colonies a été réglé par les lettres patentes du mois d'Avril 1717. Analyse de ces lettres patentes, *ibid.* p. 21 & suiv.
 Il est défendu de porter de l'or ou de l'argent monnoyé aux colonies pour y commercer, *ibid.* p. 22.
 Exemptions de droits en faveur du commerce des colonies, *ibid.* p. 13 & 21.
- Commerce.
- Soins d'Henry IV, de Louis XIII & de Louis XIV pour fonder le commerce des François. Observ. sur le préambule, p. 3, 5 & suiv.
 Si les Officiers de l'Amirauté peuvent faire le commerce maritime? liv. premier, tit. 3, art. 10, p. 173 & suiv.
 Commissaires & Intendants de marine ne peuvent le faire. Observation sur le préambule, p. 17 & 18.
 Ni les Officiers de vaisseau du Roi, *ibid.*
 Défenses d'intéresser les étrangers dans le commerce des François, à cet effet de les aider des congés de l'Amiral, *ibid.* & même liv. 1, tit. 10, art. 3, p. 287.
 La force & la splendeur d'un Etat dépend de l'étendue de son commerce. Observat. sur le préambule de l'Ordonnance, p. 10 & 11, & sur le tit. 8, liv. 2, p. 561.
 Ecclésiastiques ne peuvent le faire, ni armer des navires. Même liv. 2, tit. 8, art. 1, aux notes, p. 563.
 Pour la facilité du commerce maritime, il est nécessaire qu'il y ait des associations pour partager les risques, liv. 2, tit. 8, art. 5, aux notes, p. 575, art. 6, p. 584.
 En faveur du commerce un intérêt dans une cargaison, dans un parti de marchandises, est au rang des effets négociables, dont la cession est exempte des formalités de la signification, liv. 2, tit. 10, art. 3, p. 606, & suiv. V. transport.
 Autre chose seroit d'un mandat, *ibid.* p. 609.
 En faveur tout de même du commerce, celui à qui un navire est adressé ou des marchandises, est privilégié pour les avances qu'il fait à cette occasion. Même art. 3, *ibid.* & p. 610.
 Interdiction de commerce; quand opere la résolution de la charte-partie? liv. 3, tit. 1, art. 7, au texte & aux notes, p. 626, & tit. 4, art. 4, aux notes, p. 688. V. charte-partie & marchand chargeur.
 Commerce, escortes & croisières pour protéger le commerce en temps de guerre, liv. 3, tit. 4, art. 5, aux notes, p. 691 & suiv.
 Encouragement de Louis XIV, pour le commerce maritime. Observ. sur le préambule, p. 13 & suiv.
 Conseil de commerce, son établissement, *ibid.* p. 14.
 Chambres de commerce, *ibid.* & p. 15.
 Commerce du castor accordé à la Compagnie d'Occident, réunie depuis à la Compagnie des Indes, *ibid.* p. 19.
 A qui appartient la connoissance des différends à l'occasion du commerce du castor? *ibid.* p. 20.
 Analyse des lettres patentes du mois d'Avril 1717, données pour le commerce des colonies, *ibid.* p. 21 & suiv.
 Les étrangers sont exclus du commerce des colonies, *ibid.* p. 15 & suiv.
 Capitaine François puni pour y avoir fait le commerce étranger, p. 25.
 Le commerce de la mer du Sud défendu aux François sur peine de la vie, *ibid.* p. 24.
 On ne sauroit trop favoriser le commerce, *ibid.* p. 28.
- Commissaires.
- Abus des Commissaires aux Classes dans la formation des équipages, liv. 2, tit. premier, art. 5, aux notes, p. 384 & suiv.
 Ils empêchent souvent, par abus de leur autorité, les matelots de se plaindre de la brutalité des Capitaines, art. 22, p. 447.
 Abus pareillement dans la manière dont ils commandent les gens de mer pour servir sur les vaisseaux du Roi. Observ. sur le tit. 7 du liv. 2, p. 517.
 Ils en viennent jusqu'à commander d'anciens capitaines pour servir en qualité de simples matelots ou pilotins, *ibid.*
 Les commissaires de marine étoient autrefois subordonnés aux officiers de l'Amirauté, dans les ports de commerce, liv. 2, tit. 10, art. 6, p. 616.
 Leur pouvoir trop étendu, en ce qui concerne les dettes contractées par les gens de mer, liv. 3, tit. 4, art. 10, aux notes, p. 713.
- Commissions.
- On ne peut aller en course sans une commission de l'Amiral, liv. 1, tit. 1, art. 3, p. 66 & 67, & tit. 10, art. premier, p. 273. V. le tit. des prises.
 Et cela regarde les capitaines de la Compagnie des Indes comme les autres, art. 9, p. 74 & suiv.
 L'Amiral donne les commissions de tous les emplois relatifs à la navigation marchande & à la police des ports. Même liv. premier, tit. premier, art. 4, p. 67 & suiv.
 Il ne faut point de commission du Juge de l'Amirauté pour assigner devant lui, soit en matière provisoire ou autre, *ibid.* tit. 11, art. 2, au texte & aux notes, p. 308 & 309.

Commissionnaires.

Les commissionnaires ou correspondans à qui les navires sont adressés, sont responsables en leur nom des droits & des contraventions, liv. 1, tit. 10, art. 2, p. 282.
 Commissionnaire est privilégié par les avances qu'il fait à l'occasion des marchandises ou du navire qu'il a à la consignation, liv. 2, tit. 10, art. 3, p. 610.
 Commissionnaire déshonoré par son commettant pour avoir excédé son pouvoir, n'est pas moins obligé envers ceux avec lesquels il a contracté, liv. 3, tit. premier, art. 2, aux notes, in fine, p. 622.

Compagnies de commerce. V. Colonies.

Compagnies établies avant Louis XIV. Préambule, p. 6 & 7.
 Création & suppression de la Compagnie des Indes Occidentales. Observ. sur le même préambule de l'Ordonnance, p. 12 & 15.
 Création de la Compagnie des Indes Orientales de même date; elle subsiste aujourd'hui sous le nom de Compagnie des Indes, *ibid.* p. 12.
 Anciens droits de l'une & l'autre de ces Compagnies, *ibid.* & pag. suiv.
 Cette Compagnie a prétendu ci-devant que les prises qu'elle faisoit étoient exemptes du dixième de l'Amiral. Décision contraire, liv. premier, tit. premier, art. 9, p. 73 & 74.
 Elle prétendoit tout de même que ses capitaines n'étoient pas obligés de prendre des congés ni commissions de l'Amiral, ni de faire leur rapport aux greffes des Amirautes, en quoi elle a aussi succombé, *ibid.* & tit. 10, art. premier, p. 277 & 278.
 Compagnie du Sénégal. Observ. sur le préambule, p. 19.
 Compagnie de Guinée, ses privilèges, réunie à la Compagnie des Indes, *ibid.*

Compensation.

Ne peut être refusée au commissionnaire qui a fait des avances, pour son commettant, qu'il les ait faites avant ou après le nantissement, liv. 2, tit. 10, art. 3, p. 610.

Compétence.

Tout ce qui concerne la construction, les agrès & appareaux, avituaillement & équipement, vente & adjudication des vaisseaux, est de la compétence de l'Amirauté, liv. 1, tit. 2, art. 1, au texte & aux notes, p. 112 & suiv.
 Et cela sans distinction de la qualité des personnes, *ibid.*
 Tant en demandant qu'en défendant, français qu'étrangers, *ibid.*
 Sans déclinatoire ni renvoi pour quelque privilège que ce soit, *ibid.*
 Et sans donner caution *judicatum solvi*, *ibid.* p. 114.
 Sont aussi de la compétence de l'Amirauté, les actions en exécution de la charte-partie & connoissemens, paiement de fret, loyers des ma-

telots, polices d'assurance, prêt à la grosse, & généralement pour tout ce qui concerne le commerce de la mer, liv. 1, tit. 2, art. 2, au texte, p. 120.

Nonobstant toute soumission à une autre juridiction, *ibid.*

Par l'art. 7, tit. 12 de l'Ordonnance de 1673, la connoissance avoit été attribuée, on ne fait comment, aux Juges & Consuls, des causes concernant les assurances, &c. au préjudice du droit que l'Amirauté avoit eu de tout temps d'en connoître, *ibid.* p. 121.

Aussi l'Amiral ne tarda-t'il pas de se pourvoir pour faire révoquer cette attribution nouvelle à la juridiction consulaire, *ibid.*

Difficultés qu'il eût à essuyer à cette occasion, *ibid.* & p. suiv.

Enfin par Arrêt du Conseil du 13 Avril 1679, l'Amirauté rentra dans ses droits en cette partie, *ibid.* p. 123.

Ainsi la présente Ordonnance n'a en cela rien accordé de nouveau à la juridiction de l'Amirauté, *ibid.*

Preuves que cette attribution lui avoit été faite de tout temps, *ibid.* & p. 124 & suiv.

Causes qui par une conséquence naturelle de l'art. 2 du tit. de la compétence, sont effectivement de la compétence de l'Amirauté, *ibid.*

Cas douteux & moyens de prévenir tout conflit de juridiction entre les Juges d'Amirauté & les Juges Consuls. Même art. 2, p. 125 & 126.

L'Amirauté connoît des prises, bris, naufrages & échouemens, du jet, de la contribution, des avaries & des effets de ceux qui meurent en mer, liv. 1, tit. 2, art. 3, au texte & aux notes, p. 127.

Connoît pareillement de tous les droits de l'Amiral & de ceux prétendus par les Seigneurs, art. 4, au texte & aux notes, p. 128.

De même de la pêche qui se fait en mer, dans les étangs salés & aux embouchures des rivières, &c. art. 5, p. 127.

Par rapport aux rivières navigables, contestation entre l'Amirauté & la juridiction des Eaux & Forêts, *ibid.* & p. suiv.

Compétence au sujet de la vente du poisson de mer, *ibid.* p. 136.

Compétence par rapport aux parcs & pêcheries, *ibid.* p. 136, & art. 6, tant au texte qu'aux notes, p. 138 & suiv.

Exception sur quantité de ces objets de compétence en faveur des Jurats de Bordeaux, *idem* art. 6, p. 139.

L'Amirauté connoît des dommages faits aux quais, &c. & à la police des ports & rades, *ibid.* art. 7, p. 140.

Compétence de l'Amirauté pour la levée des corps noyés, & cadavres trouvés sur les grèves, art. 8, p. 140.

Le lieu où le crime est commis, décide de la compétence de l'Amirauté, *ibid.* p. 142, & art. 10, p. 141 & suiv.

Compétence pour le guet de la mer & les revues des habitans gardes-côtes, *ibid.* art. 9, pag. 142 & suiv.

Compétence de l'Amirauté pour les pirateries, pillages, défections, & généralement tous crimes commis en mer, &c. *ibid.* art. 10, au texte & aux notes, p. 143 & suiv.

Pour les marchandises de contrebande, transpor-

tées par mer, liv. 1, tit. 2, art. 10, *ibid.* dernier arrangement à ce sujet, *ibid.* p. 144 & 145. L'évasion des religionnaires est de la compétence de l'Amirauté. Même art. 10, p. 150. Dans les lieux où les charpentiers, cordiers sont en maîtrise, c'est aux Officiers de l'Amirauté à recevoir les maîtres, art. 11, p. 154. Et lorsqu'ils ne reçoivent pas les maîtres, ils n'ont pas moins droit de connoître de la défectuosité de leurs ouvrages, *ibid.* p. 152. De la compétence de l'Amirauté au sujet des lettres de rémission, liv. 1, tit. 2, art. 12, *ibid.* Elle s'étend plus loin par rapport aux lettres de rescision, *ibid.* & à toutes autres de Chancellerie, tit. 3, art. 3, au texte, p. 162. Défenses à tous autres Juges absolument d'entreprendre sur la juridiction de l'Amirauté, *ibid.* tit. 2, art. 15, p. 153. Et à tous huissiers de donner aucunes assignations en matière maritime, ailleurs que pardevant les Juges de l'Amirauté, *ibid.* Les droits des Invalides sont de la compétence de l'Amirauté en cas de contestation, liv. 3, tit. 4, art. 11, p. 720 & suiv. Compétence de l'Amirauté au sujet du commerce du castor. Observ. sur le préambule de l'Ordonnance, p. 20.

Conduite.

Ce que c'est que la conduite due aux matelots, liv. 3, tit. 4, art. 10, aux notes, p. 705. Elle est due au matelot lorsqu'il est congédié sans cause, comme lorsque le voyage est rompu volontairement. Même art. 10, *ibid.* & *supra*, art. 3, p. 686. Fixation de ces frais de conduite pour les matelots & officiers autres que les capitaines. Même art. 10, aux notes, p. 706 & suiv. Ouverture à défaut d'usage par rapport aux maîtres ou capitaines, *ibid.* p. 708. Cas où les frais de conduite sont payés aux gens de l'équipage outre leurs gages, distingués de ceux où ils ne leur sont payés qu'à valoir sur leurs gages, *ibid.* Du cas où le congé est donné à l'occasion du mauvais état du navire qui est jugé innavigable, p. 107. Au désarmement le voyage étant fini, la conduite est-elle due outre les gages? *ibid.* En cas de naufrage, comme les matelots n'ont pas de gages à demander à l'armateur, la conduite ne leur est pas due non plus. Même liv. 3, tit. 4, art. 9, aux notes, p. 703 & suiv. Mais si ce qui sera sauvé suffit & au-delà au paiement des frais & des gages, alors les frais de conduite sont dus aux travailleurs, *ibid.* & art. 10, aux notes, p. 707.

Confiscation.

Les confiscations ne se reglent pas sur les amendes, elles appartiennent pour le tout à l'Amiral en quelque Tribunal qu'elles soient prononcées, liv. 1, tit. 1, art. 10, p. 82 & suiv. Quoique les affaires soient jugées par arrêt d'attribution, *ibid.* Et cela encore quoiqu'il s'agisse de fraude aux droits des Fermes du Roi, p. 82. Si l'usage pour cela que la cause soit de la compé-

tence de l'Amirauté, *ibid.* Il n'y a point d'exception pour les marchandises de contrebande, *ibid.* & p. 83. Mais depuis quelques années, il a été pris un arrangement sur ce sujet avec les Fermiers généraux, *ibid.* & art. 10 du tit. 2, p. 144 & suiv. Sorté de confiscation dévolue au Roi au préjudice de l'Amiral, *ibid.* p. 82 & suiv. V. l'art. 26, tit. des naufrages. Il est défendu d'apporter dans le Royaume des marchandises prises sur les François, à peine de confiscation, &c liv. 1, tit. 5, art. 5, p. 192. Exception, *ibid.* La prohibition ne s'étend pas aux navires, *ibid.*

Congé.

Avant que le matelot ait été inscrit sur le rôle d'équipage, il peut obtenir son congé de l'Armateur ou du Capitaine, liv. 2, tit. 7, art. 2, aux notes, p. 532. Si le congé doit nécessairement être prouvé par écrit? *ibid.* Le matelot étant établi sur le rôle d'équipage, il ne peut plus être congédié sans l'aveu du Commissaire aux Classes, *ibid.* & liv. 3, tit. 4, art. 10, aux notes, p. 709. Et si c'est pendant le voyage, il faut des causes particulières, &c. *ibid.* p. 533. De quelle qualité doit être un congé donné à un matelot aux colonies? Même tit. 7, art. 3, aux notes, p. 535. Le congé provisoire, pour peu de temps, peut être donné par l'Officier qui commande le navire dans l'absence du capitaine; mais comment? art. 5, p. 551. Défenses aux capitaines de laisser & congédier aucuns matelots dans les pays étrangers, art. 10, aux notes, p. 556. Propriétaire de navire peut congédier le maître quoiqu'il part dans le navire, en le remboursant s'il le requiert, liv. 2, tit. 8, art. 4, au texte & aux notes, p. 571 & suiv. Mais le congé étant donné sans cause légitime, le maître est fondé à demander des dommages & intérêts, *ibid.* p. 573 & suiv. Du maître qui congédie mal-à-propos son matelot avant ou pendant le voyage, liv. 3, tit. 4, art. 10, au texte & aux notes, p. 705 & suiv. S'il le fait de son chef, il ne peut porter en compte à l'Armateur le dédommagement qu'il lui a fallu payer, *ibid.* & p. 708. Causes valables de congé, tant à l'égard des matelots que des officiers. Même art. 10, aux notes, pag. 708, & art. 12, au texte & aux notes, p. 745.

Congé pour mettre en mer.

Ce que c'est que congé, liv. 1, tit. 10. Observ. sur ce tit. p. 273. Origine & motifs des congés, *ibid.* art. 1, p. 273 & suiv. Si nous avons tiré cet usage des Romains ou Bretons. Tout navire qui met en mer doit avoir un congé de l'Amiral, liv. premier, tit. premier, art. 3, p. 66, & tit. 10, art. 1, p. 273. Si l'on arme en guerre & marchandise tout en-

- semble, une commission aussi en guerre & marchandise, suffit alors, sans congé à part, *ibid.* tit. 1, art. 3, p. 67, & tit. 10, art. 3, p. 284.
- Les Capitaines de la Compagnie des Indes sont sujets à prendre des congés & commissions, comme les autres, liv. premier, tit. premier, art. 9, page 74, & tit. 10, art. premier, p. 217 & 218.
- Où sont délivrés les congés pour le cabotage? liv. premier, tit. 6, art. 5, p. 198 & 199.
- Ceux des voyages de long cours ne se délivrent qu'au Bureau principal du Receveur de M. l'Amiral, *ibid.*
- Sous prétexte qu'en pays de consulat les maîtres à leur départ doivent prendre un certificat du Consul; ce Consul pour cela n'a pas droit de leur donner un congé pour leur retour. Même liv. 1, tit. 9, art. 27, aux notes, p. 270.
- Le congé est nécessaire pour mettre en mer, à peine de confiscation. Même liv. 1, tit. 10, art. premier, p. 273.
- Le congé doit aussi être enregistré sous la même peine, *ibid.* & p. 278. Raison de l'enregistrement, *ibid.*
- Cette confiscation s'entend du navire & de son chargement tout ensemble, *ibid.*
- Les vaisseaux du Roi frétés ou prêtés aux particuliers, sont sujets à prendre un congé ou une commission de l'Amiral comme les autres, *ibid.* art. premier, p. 277.
- De même les navires marchands que le Roi prend à son service. Exception pour un seul cas, *ibid.*
- Le congé n'exclut pas le passe-port du Roi où il est nécessaire, & le passe-port du Roi n'affranchit pas du congé de l'Amiral, *ibid.* p. 279.
- L'obligation de prendre un congé de l'Amiral, regarde les étrangers pour sortir d'un port du Royaume comme les françois, *ibid.* p. 280.
- Les étrangers n'en ont pas besoin pour venir dans quelques ports du Royaume; mais il faut qu'ils en aient un de leur Souverain, *ibid.*
- Et cela à peine de confiscation, & même d'être traités comme pirates, *ibid.*
- Pour sortir en règle d'un port de nos colonies, il faut un congé de l'Amiral, tout comme pour y aller de France, *ibid.*
- Les françois qui retournent au port de leur demeure n'ont pas besoin de prendre un nouveau congé, si ce port est dans le ressort de l'Amirauté où ils ont fait leur décharge. Même tit. 10, art. 2, au texte, p. 281.
- Explication de cet article *ibid.* aux notes, & p. 282.
- Il faut prendre un nouveau congé dans tous les ports où l'on charge ou décharge des marchandises, *ibid.*
- Quoique l'obligation de prendre un congé regarde spécialement le maître ou capitaine, le propriétaire ou armateur n'est pas moins responsable de la contravention, *ibid.*
- Les commissionnaires ou correspondans, à qui les maîtres sont adressés en sont également responsables en leur nom, *ibid.*
- Ce que doit contenir le congé, art. 3, au texte, *ibid.*
- Plusieurs sortes de congés, aux notes, *ibid.* & p. suiv.
- Un congé ne sert que pour un seul voyage, *ibid.* p. 288.
- Les congés pour la pêche journalière du poisson frais durent un an, *ibid.* p. 283. V. liv. 5, tit. 1, art. 3.
- Mais si ces pêcheurs chargent des marchandises, il leur faut alors un congé particulier pour chaque voyage, *ibid.*
- Il n'y a que les bâtimens portant mâts qui sont sujets à prendre un congé, *ibid.* p. 284.
- Les maîtres des paraches & autres bâtimens au service des fermes, y sont aussi sujets; mais ils n'en prennent que tous les ans, *ibid.*
- Des bâtimens employés à voiturier les sels des Gabelles, *ibid.*
- En Bretagne les congés pour la navigation de port en port, durent un an; mais si les maîtres vont dans une autre Amirauté commercer, il leur faut prendre un congé pour en sortir, *ibid.*
- Il y a des congés dans les colonies qui durent aussi un an, *ibid.*
- Les congés de l'Amiral servent en guerre comme en paix; mais pour le commerce seulement. Même art. 3, *ibid.* p. 285.
- S'il s'agit d'armer en guerre, il faut une commission de l'Amiral, *ibid.*
- Regles pour la distribution des congés, *ibid.* p. 285 & suiv.
- Congés pour les navires achevés ou construits en pays étranger, *ibid.*
- Ne doivent être délivrés qu'il n'y ait un rôle d'équipage qui doit être déposé au Greffe, *ibid.*
- Défenses de négocier les congés de l'Amiral sur peines des galeres. Même art. 3, p. 287.
- Comme aussi de s'en servir pour faire naviger les vaisseaux étrangers sur pavillon françois, *ibid.*
- Congés pour la navigation & le commerce du Levant, *ibid.*
- Le rôle d'équipage pour obtenir un congé, est nécessaire pour la navigation au petit cabotage, comme pour toute autre navigation, *ibid.* p. 288.
- Du cas où le maître en faisant son rapport déclareroit avoir perdu son congé, art. 5, p. 300.
- Lorsqu'un navire n'est que de relâche dans un port, il n'est pas nécessaire de prendre un nouveau congé pour en sortir, art. 6, au texte & aux notes, p. 301 & 302.
- Mais pour cela il faut qu'il n'ait déchargé ou chargé aucunes marchandises, *ibid.* p. 302.

Connoissement.

- Connoissement ne doit que 5 sols pour droit de contrôle, & il en doit être de même des lettres & voiture. Observ. sur le préambule, p. 28.
- Le connoissement forme l'engagement spécifique du maître ou capitaine, liv. 2, tit. 1, art. 9, aux notes, p. 394, & liv. 3, tit. 2, art. 2, p. 633.
- Du connoissement signé par l'écrivain, comment il engage le maître, liv. 2, tit. 3, art. 7, p. 480.
- Du connoissement que le capitaine signe pour un de ses parens, s'il engage le propriétaire du navire, & s'il fait preuve en cas de jet, *ibid.* & p. 481.
- Ou contre les assureurs? *ibid.*
- Dans la navigation au petit cabotage, les lettres

de voiture tiennent lieu de connoissement, aussi-bien que de charte-partie, liv. 3, tit. 1, art. 1, p. 619, & tit. 2, art. 1, aux notes, p. 632.

Ce que c'est que connoissement, liv. 3, tit. 2, p. 631.

Par qui le connoissement doit être signé. Même titre, art. 1, *ibid.* & p. 632.

Qui doit signer quand le maître est chargeur ? *ibid.* aux notes, p. 631.

Remède lorsque le capitaine refuse de signer un connoissement, *ibid.* aux notes, p. 632, & art. 4, p. 635.

Des connoissemens trouvés dans le navire, non signés du capitaine, lorsque les marchands chargeurs en ont en bonne forme & signés, *ibid.* art. 1, p. 632.

Preuves du chargement supplétives au défaut de connoissement. Renvoi à l'art. 12, tit. du jet & contribution.

Ce que doit contenir le connoissement, art. 2, au texte, p. 633.

Effet du connoissement contre le maître & le propriétaire du navire, *ibid.*

Ce qu'opère le connoissement au sujet de la qualité & quantité des marchandises, *ibid.* & p. 634.

Usage du maître d'ajouter à sa signature ces mots : *sans approuver, ou que dit être*, p. 334.

S'il peut être forcé de signer sans aucune réserve, *ibid.*

Connoissemens doivent être signés triples, & par quelle raison. Même tit. 2, art. 3, p. 634.

Quand les connoissemens doivent être présentés au maître pour les signer, sur peine de lui payer l'intérêt du retardement, art. 4, au texte & aux notes, p. 635.

Dès que le marchand a chargé, il peut forcer le maître de signer son connoissement, *ibid.*

Dès que le maître a livré les marchandises, il est en droit d'en exiger un reçu ; & en cas de refus, de demander ses dommages & intérêts, art. 5, au texte, p. 636.

Cependant cela ne se pratique guère & pour quoi, *ibid.* aux notes.

Ce qui arrive lorsque dans la confusion de la décharge des marchandises, il y en a qui sont transportées par erreur dans un magasin plutôt que dans un autre, *ibid.* & p. 637.

Le maître alors est en voie de décharge, lorsqu'il est prouvé par les registres des fermes, qu'il a réellement fait mettre à quai toutes les marchandises de son chargement. Même art. 5, p. 637.

En cas de diversité de connoissemens, quel est celui qui doit l'emporter, art. 6 au texte & aux notes, *ibid.*

Ce n'est pas seulement entre le capitaine & le marchand chargeur que le connoissement fait foi ; il fait foi tout de même contre quiconque, sauf la preuve de fraude, *ibid.* p. 638.

Ce que peut & doit faire le maître, le dénommé au connoissement ne voulant pas recevoir les marchandises, liv. 3, tit. 3, art. 17, au texte & aux notes, p. 657 & 660.

Du privilège du fret, lorsqu'il n'y a qu'un connoissement, ou qu'il y en a plusieurs pour la même personne, *ibid.* art. 24, aux notes, p. 668.

Conserve.

Des navires vont de conserve, lorsqu'il y a convention entre les capitaines de ne point se quitter & de secourir mutuellement, liv. 2, tit. 1, art. 36, aux notes, p. 463.

Cette convention oblige de manière que celui qui y contrevient, est tenu des dommages & intérêts des autres, *ibid.* Exemple, p. 464.

L'association pour la pêche oblige de même ; mais jusqu'à quel point, *ibid.*

Consignation.

Adjudicataire par décret d'un navire, tenu de consigner le prix dans vingt-quatre heures, liv. 1, tit. 14, art. 10, p. 353.

Où doit se faire cette consignation ? *ibid.* aux notes.

Le receveur des consignations n'y a aucun droit non plus qu'en toutes autres consignations concernant l'Amirauté, *ibid.* aux notes, p. 353.

Consulats. Consuls.

Motifs de l'institution des Consuls dans les pays étrangers, liv. 1, tit. 9. Observ. sur ce titre, p. 232 & suiv.

Pour avoir un Consul dans les Etats d'un Souverain, il faut son consentement & des formalités, *ibid.* & art. 8, p. 262.

Les premiers Consuls ont été ceux du Levant, & les François ont été long-temps les seuls qui aient joui de cette prérogative, *ibid.* aux observ. sur ce titre, p. 232.

Anciennement on les prenoit parmi les gens de métier, même étrangers, de là leur peu de considération, *ibid.* p. 233.

Leurs fonctions & leurs devoirs, *ibid.*

C'étoient les maîtres & patrons de navires qui les éliisoient. Depuis long-temps c'est le Roi qui les nomme, *ibid.*

Avant le rétablissement de la charge d'Amiral, l'on proposa d'ériger les consulats en titre d'office, sous des conditions qui paroissent avantageuses, *ibid.* & p. 234.

Le projet étoit spécieux, corrigeoit des abus ; mais il donnoit ouverture à des abus, peut-être encore plus grands, c'est ce qui le fit échouer, *ibid.*

Ce qui en est résulté, c'est que depuis ce temps-là tous nos Consuls ont été François, & d'un rang à faire honneur à la nation, *ibid.* p. 234.

Privileges des Consuls, tiré des capitulations de nos Rois avec les Empereurs Ottomans, *ibid.* & p. 235.

Leurs droits & émolumens ne sont pas uniformes par-tout,

Les maîtres & patrons des navires en sont tenus personnellement, *ibid.*

La nomination du Roi est nécessaire pour l'exercice du consular, & le consul doit être âgé de 30 ans. Même tit. 9, art. 1, p. 245.

Mais en cas de vacance du consular, le plus ancien des députés de la nation fait les fonctions de Consul, en attendant la nomination du Roi, art. 2, p. 245 & suiv.

Députés de la nation, leur nombre & la manière de les élire, *ibid.*

Pour être élu député, il faut être François de naissance ou naturalisé, *ibid.* p. 246.

Ce qu'il faut que le Consul nommé fasse pour être reconnu Consul par la nation, article 3, au texte, p. 246 & 247.

Quid pour être reconnu tel par le Gouverneur & autres Officiers du pays, *ibid.* aux notes.

Pour délibérer sur les affaires générales du commerce de la nation, le Consul doit convoquer tous les marchands, capitaines & patrons étant sur les lieux, lesquels sont obligés d'assister aux assemblées, article 4, au texte & aux notes, p. 247.

Les artisans & matelots exclus de ces assemblées, art. 5, p. 248.

Les résolutions prises dans ces assemblées doivent être signées, & sont exécutoires sur les mandemens du Consul, art. 6, *ibid.*

Comptes que doivent rendre les députés en qualité de trésoriers de la nation, art. 7, *ibid.* & p. 249.

Trésor de la nation dans un coffre déposé à la chancellerie, aux notes, p. 249.

Droits & prérogatives des députés en exercice, *ibid.*

Où les Consuls doivent envoyer des copies des délibérations & des comptes rendus par les députés. Même tit. 9, art. 8, au texte & aux notes, *ibid.*

Les Consuls doivent envoyer tous les ans au Secrétaire d'Etat de la Marine, un mémoire exact des affaires importantes de leur consulat, art. 9, au texte, p. 250.

Ne doivent faire aucuns emprunts, ni aucunes impositions sur la nation, qu'en vertu d'une délibération en forme, art. 10, *ibid.*

Défenses à eux de lever de plus grands droits que ceux qui leur sont attribués, & d'en exiger aucuns des maîtres, qui ne seront que de relâche, sans charger ni décharger des marchandises, art. 11, au texte & aux notes, *ibid.* & p. 251.

La juridiction du consul dépend de l'usage & des capitulations faites avec les souverains du pays, art. 12, au texte, p. 251.

Juridiction du Consul considérée en elle-même, *ibid.* & suiv. aux notes.

Et du côté de l'exercice extérieur avec droit de contrainte, *ibid.*

D'où est tiré l'usage par rapport à la juridiction du Consul, p. 251.

Le droit de juridiction du Consul est tel que tous ceux de la nation doivent le reconnaître, sans pouvoir recourir à la Justice du lieu, *ibid.*

Et non-seulement tous ceux de la nation, mais encore ceux qui navigent sous le pavillon de la nation sans distinction, *ibid.* & p. 253.

Ainsi sous prétexte qu'il y a des étrangers embarqués dans un navire de la nation du Consul, les Juges du lieu ne peuvent connoître des demandes que ces étrangers ont à former contre le maître, &c. *ibid.*

Cependant les Consuls eux-mêmes en France sont sujets à juridiction du Roi, s'ils font commerce, *ibid.* p. 254, & *suprà*, tit. 2, art. 1, p. 113.

De quelle manière les jugemens des Consuls sont exécutoires, Même tit. 9, art. 13, au texte & aux notes, p. 254 & 255.

Ce qu'ils doivent observer dans les matières criminelles où il échoit peine afflictive, art. 24 au texte & aux notes, p. 257.

Tome I.

Peuvent bannir sans appel les François scandaleux, &c. en observant néanmoins les règles judiciaires, art. 15 aussi au texte & aux notes, p. 258.

François désobéissans aux ordres du Roi, à eux notifiés par le Consul, *ibid.* aux notes, p. 259.

Les Consuls ne commettent plus comme autrefois à l'exercice de la chancellerie; c'est le Roi qui y nomme, art. 16, aux notes, *ibid.*

Mais ils commettent toujours qui il leur plaît pour l'exécution de leurs jugemens, à la charge d'en répondre. Même art. 16, au texte & aux notes, p. 260.

Et quoiqu'il ne nomme plus le Chancelier, c'est à lui pourtant à en régler les droits de l'avis toutefois des députés, *ibid.* art. 17, p. 261.

Où doivent être portées les appellations des jugemens des Consuls, art. 18 au texte & aux notes, p. 262.

Nous n'avons point de Consuls en Angleterre & en Hollande depuis les traités de Riswick & d'Utrecht, & ils n'en ont pas non plus en France, *ibid.*

En cas de contestation pour affaires entre le Consul & les Négocians du lieu, il faut se pourvoir au Siege de l'Amirauté de Marseille, art. 19, p. 263.

Quoique cela ne regarde que les Consuls du Levant & des côtes d'Afrique, c'est un privilège bien flatteur pour Marseille, *ibid.* aux notes.

Il en doit être de même des Vice-Consuls & non du Chancelier, *ibid.*

Consul tenu de faire l'inventaire des biens de ceux qui meurent sans héritiers sur les lieux, & d'en charger le Chancelier, art. 20, p. 264.

V. Chancelier.

De même des effets naufragés, *ibid.* Exception, art. 21, p. 265.

Ainsi point de droit d'aubaine en pays de consulat, art. 20, p. 264.

Si le défunt a laissé un Procureur pour recueillir ses effets, ils lui seront remis sans inventaire, art. 21, p. 265.

De même s'il a nommé un exécuteur testamentaire, *ibid.* aux notes.

Secus, s'il n'y a qu'un légataire sans exécuteur, *ibid.*

Le Consul tenu d'envoyer copie de l'inventaire incessamment aux Officiers de l'Amirauté de Marseille, *ibid.* art. 22, p. 266.

Tous les actes expédiés en pays de Consulat, doivent être légalisés par le Consul ou son représentant pour faire foi, art. 23, *ibid.*

Les maîtres qui abordent des ports où il y a des Consuls, sont tenus en arrivant de leur faire leur rapport, en leur représentant le congé; & à leur départ, de prendre d'eux un certificat. Même titre 9, article 27, page 270.

A la faveur de cet article les Consuls s'imaginèrent qu'ils étoient en droit de donner des congés aux maîtres pour leur retour en France, leur prétention a été rejetée & condamnée, *ibid.* & 271, aux notes, & tit. 10, art. 3, p. 287.

Lorsque dans les pays où sont portés les marchandises des colonies mises en entrepôt, il y a un Consul, c'est de lui qu'il faut retirer

E e e e

le certificat de la décharge des marchandises, *ibid.* p. 271.
 Et s'il n'y a pas de Consul ou Vice-Consul, il faut rapporter un certificat des Juges du lieu, ou d'autres personnes publiques, *ibid.*
 Lorsqu'un François achete ou fait construire un vaisseau en pays étranger, il doit prendre une attestation du Consul, laquelle doit être sincère, sur peine, &c. tit. 10, art. 3, p. 287.
 Consuls peuvent forcer les capitaines de se charger des matelots qu'ils leur présentent, liv. 2, tit. 7, art. 10, aux notes, p. 556.

Contrainte par Corps.

Les Officiers de l'Amirauté ne peuvent condamner par corps le receveur de M. l'Amiral, liv. 1, tit. 1, art. 12, p. 181.
 Si la contrainte par corps qui a lieu contre le Greffier sortant d'exercice pour la remise des papiers du Greffe, peut être exercée contre sa veuve & ses héritiers, liv. 1, tit. 4, art. 15, p. 185.
 Presque toutes les Sentences d'Amirauté emportent la contrainte par corps, liv. 1, tit. 13, art. 5, au texte & aux notes, p. 334.
 Développement & exception.
 Il est permis de s'obliger par corps dans les contrats maritimes. Même tit. 13, article 6, p. 336.
 Utilité de cette stipulation dans les actes publics, *ibid.* & suiv.
 Adjudicataire par décret d'un navire, obligé par corps au paiement du prix, &c. tit. 14, art. 10, p. 353. V. décret.
 On ne peut arrêter pour dettes ni capitaine ni marinier sur son bord, si ce n'est pour dettes contractées à l'occasion du voyage, liv. 2, tit. 1, art. 14, au texte & aux notes, p. 399.
 Matelot contraignable par corps à remplir son engagement, liv. 2, tit. 7, art. 3, p. 534, au texte & aux notes.

Contrat.

En pays de consulat tous contrats peuvent être reçus par le Chancelier comme Notaire, liv. 1, tit. 9, art. 25, p. 268.

Contrebande. V. Marchandises.

Contre-Maitre.

Ce que c'est que le contre-maitre sur les navires marchands, Observ. sur le tit. 5 du liv. 2, p. 494.
 Fonctions & obligations du contre-maitre, liv. 2, tit. 5, art. 1 & suiv. *ibid.* & suiv.
 En cas de maladie ou absence du maître ou capitaine, il a droit de commander dans le navire à l'exclusion du pilote, art. 5, p. 495.
 Mais non à l'exclusion des officiers supérieurs au pilote, tels que le second, le lieutenant, &c. *ibid.*
 Peine de la désertion du contre-maitre, liv. 2, tit. 6, art. 9, aux notes, p. 508.

Contribution.

Les créanciers de même espèce de privilege,

en cas d'insuffisance des deniers de la vente; viennent à contribution au fol la livre, liv. 1, tit. 14, art. 16 aux notes, p. 364, & suiv.
 De même entre créanciers non privilégiés, *ibid.*
 Le fret des marchandises jettées à la mer est dû; mais c'est à la charge de la contribution, liv. 3, tit. 3, art. 13, p. 654.
 En cas de rachat du navire & des marchandises, le fret y contribue, *ibid.* art. 19, p. 662.
 Le navire y contribue aussi avec les marchandises, & les loyers des matelots; mais comment? art. 20, au texte & aux notes, p. 663.
 Différence de cette contribution avec celle qui se fait en cas de jet, aux notes, *ibid.* & p. 664.

Contrôle.

Du contrôle des contrats maritimes. Observ. sur le préambule de l'Ordonnance *in fine*, p. 27 & 28.
 Dépôt de pièces concernant les isles de l'Amérique, se fait aux Greffes des Amirautés sans droit de contrôle, *ibid.*
 En contrat d'engagement pour la course ou pour toute autre navigation, le droit de contrôle ne doit pas être plus fort pour le maître que pour les matelots, *ibid.*

Convoi.

Comment sont réglés les gages de l'équipage lorsque les navires sont assujettis à venir prendre le convoi, liv. 3, tit. 4, art. 5, aux notes, p. 691.
 L'usage des convois est ancien; l'Amiral fournilloit autrefois les escortes, *ibid.*
 C'est le Roi seul aujourd'hui qui les fournit, *ibid.* p. 692.
 Regles des escortes & convois, *ibid.* p. 693.
 Peine du capitaine ou maître du navire qui quitte le convoi, liv. 2, tit. premier, art. 16, aux notes, p. 461, & liv. 3, tit. 4, art. 5 aussi aux notes, p. 693.
 Peine du propriétaire qui donne ordre à son capitaine de partir sans escorte. Même art. 5, p. 694.
 Peine du Commandant de l'escorte qui ne fait pas son devoir, *ibid.*
 Les escortes n'ont pas toujours été gratuites. Dans la précédente guerre, il fut établi à ce sujet un droit d'indult, *ibid.*
 Ce droit d'indult étoit de 8 pour 100 pour l'aller & le retour, & de 4 pour l'un des deux, *ibid.*
 En considération de ce droit, les Armateurs étoient dispensés de l'obligation d'embarquer des engagés pour les isles de l'Amérique, *ibid.*
 Il n'est point question de ces grands convois dans la présente guerre, il en est usé comme dans la guerre terminée par le traité d'Utrecht, *ibid.* p. 695.

Cordier.

Ce métier est en jurande à la Rochelle, cependant c'est la police ordinaire qui en reçoit les maîtres à l'exclusion des Officiers de l'Amirauté, liv. 1, tit. 2, art. 11, p. 115, & liv. 2, tit. 9, art. 1, p. 590.
 Cela n'empêche pas que s'il y a des plaintes au sujet des cordages fournis pour un navire,

l'Amirauté n'en connoisse, *ibid.* p. 152, & liv. 2, tit. 9, art. 1, p. 591.

Courtiers, Conducteurs.

Sont nommés & institués par M. l'Amiral, excepté dans les lieux où ils sont en titre d'office, auquel cas ils ne peuvent néanmoins être pourvus que sur sa nomination, liv. 1, titre 7. Observ. sur ce titre, p. 201.

Utilité & convenance de ces courtiers, *ibid.* Ils sont en grand nombre à Marseille, tous en titre d'office & reçus à l'Amirauté, quoiqu'ils servent aussi au commerce de terre, *ibid.* p. 202.

Les courtiers n'ont rien de commun avec les interprètes, & ils ne doivent pas entreprendre sur les fonctions les uns des autres, *ibid.* Conditions requises pour être reçu & reconnu courtier conducteur des maîtres de navires. Même tit. 7, art. 7, p. 207 & suiv.

Il y faut joindre la commission de M. l'Amiral, & elle doit précéder, *ibid.* aux notes & suiv. Ils doivent prêter serment à l'Amirauté comme les interprètes, *ibid.*

On n'en admet qu'autant qu'il est nécessaire pour le service du commerce : raisons de cet usage, *ibid.*

On les oblige d'avoir un bureau sur le port, pour qu'on y puisse trouver quelqu'un d'eux.

Les courtiers jurés ont le privilège exclusif du courtage ; & cela est ancien, *ibid.*

Et si quelqu'un entreprend sur leurs fonctions, ils sont condamnés à se pourvoir en dommages & intérêts, avec défenses, &c. *ibid.*

Le commissionnaire à qui le maître est adressé, n'a pas droit pour cela de le mettre en déclaration, *ibid.* page 209 & article 14, *infra*, p. 215.

Ceux qui ont obtenu des lettres de repit, &c. ne peuvent être reçus courtiers. Même art. 7, p. 209.

Registres que doivent avoir les courtiers, art. 8, au texte, p. 210.

Défenses à eux d'employer dans leurs états de plus grands droits que ceux qu'ils auront payés, &c. art. 9, p. 211.

Et de rien recevoir au-delà de leurs droits sous prétexte de gratification. Explication à ce sujet, *ibid.*

Seront tenus de fournir aux maîtres toutes les expéditions dont ils ont besoin, à peine de tous dommages & intérêts, art. 10, p. 212.

Défenses à eux d'aller au-devant des navires, pour s'attirer les marchands, art. 11. Motif de ses défenses, p. 212 & 213.

Doivent résider dans les lieux de leur établissement, art. 12, & comment cela s'entend. Notes sur ledit art. 12, p. 213.

Courtiers ne doivent faire aucun négoce pour leur compte. Explication, art. 13, p. 214.

Les maîtres & marchands qui voudront agir par eux-mêmes, pourront se passer de courtiers, art. 14, p. 215.

Ce que c'est en ce cas que d'agir par soi-même, *ibid.* p. 216.

Objection tirée des traités de commerce, faite avec certaines puissances, & réponse, *ibid.* & p. 217.

Défenses aux courtiers de mettre le prix aux marchandises, art. 15, p. 217.

Ce sont ordinairement les courtiers qui font les chartes-parties à cueillette, & leur signature pour le maître, l'engage lorsqu'il ne fait pas signer, liv. 3, tit. 1, art. 1, p. 619.

Défenses à eux de sous-fréter les navires à plus haut prix, tit. 3, art. 27, p. 673.

Créances privilégiées. V. Privilège.

Fournisseurs de bois, &c. pour l'équipement des vaisseaux, & les ouvriers qui y ont travaillé sont créanciers privilégiés sur le navire, liv. 1, tit. 12, art. 3, aux notes, p. 315, & tit. 14, art. 16, p. 361.

Pour la conservation de leur privilège, ils peuvent se faire autoriser à faire assurer l'intérêt que leur débiteur a dans le navire, tit. 12, art. 3, aux notes, p. 315 & 316.

A l'exemple du créancier d'un pourvu d'office qui peut payer pour lui la paulette, *ibid.*

Mais si leur débiteur a fait assurer, leur privilège s'étend-il de droit sur le montant de l'assurance ? *ibid.* & sur ledit art. 16 du tit. 14, p. 364.

La créance peut n'être pas prescrite au moyen de la reconnaissance du débiteur ; mais le privilège ne revit pas pour cela, liv. 1, tit. 12, art. 10, p. 326.

Ordre des créances privilégiées sur un navire, liv. 1, tit. 14, art. 16 & 17, au texte & aux notes, p. 362, 367 & suiv.

Privilège du vendeur sur le prix du navire. *ibid.* & art. 17, p. 363.

Privilège de celui qui, nanti des marchandises, fait des avances sur ces marchandises, liv. 2, tit. 10, art. 3, p. 609 & 610.

Le navire, le fret & les marchandises, sont affectés par privilège aux conventions des chartes-parties, liv. 3, tit. 1, art. 11, au texte & aux notes, p. 629 & 630.

Créanciers. V. Privilège.

Droit & action des créanciers contre l'acheteur du navire de leur débiteur, liv. 2, tit. 10, art. 2, p. 602 & suiv.

Cela ne peut regarder que ceux qui étoient créanciers au temps de la vente, *ibid.* pag. 604, aux notes, & art. 3 aux notes, *in fine*, p. 612.

Criées.

Formalités des criées & publications en fait de saisie réelle des navires, liv. 1, tit. 14, art. 4 & 5, p. 346 & 347.

Aussi-tôt après la première criée, on procède à la réception des enchères, & cela continue après chaque criée de huitaine en huitaine, art. 6, p. 348.

Après la troisième criée, l'adjudication se fait par le Juge au plus offrant & dernier enchérisseur, art. 7, p. 348 & 349.

Il n'y a point de certification de criées dans cette matière, *ibid.* Notes sur l'art. 6, p. 348.

Ni congé d'adjuger, &c. Notes sur l'art. 7, *ibid.*

Cela n'empêche pas néanmoins le fait d'excepter des nullités, sur quoi il faut statuer promptement, *ibid.* & p. 349.

Crimes.

C'est le lieu où le crime a été commis qui décide de la compétence de l'Amirauté de quelque qualité que soient les coupables, liv. 1, tit. 2, art. 8, p. 141, & art. 10, p. 143.
 Les Officiers de l'Amirauté connoissent de tous crimes & délits commis sur la mer, les ports, havres & rivages, art. 10, au texte, p. 143.
 Exception pour les vaisseaux du Roi, *ibid.* aux notes,
 Exception aussi en faveur des Jurats de Bordeaux, art. 6, *suprà*, p. 139, 140.
 Ce que doit faire le capitaine à l'égard des gens de son équipage qui commettent des crimes qui méritent une punition en justice, liv. 2, tit. 1, art. 23, p. 149.
 En cas de vol dans un navire, sans qu'on puisse reconnoître le coupable, la réparation s'en fait par un Règlement sur tout l'équipage, art. 31, aux notes, p. 459, 460.
 Crime du capitaine qui livre son navire aux ennemis, ou qui le fait périr méchamment, punissable de mort, art. 36, p. 461; *idem* du pilote, liv. 2, tit. 4, art. 7, p. 402.
 Supposition de navire ou de chargement pour tromper la foi publique, est aussi un crime qui mérite la mort. Exemples. *ibid.* art. 36, du tit. 1, aux notes, p. 463.
 Matelot, ou autre qui aura fait perdre les vivres, fait faire eau au navire, excité l'édition, ou frappé le maître les armes à la main, doit être puni de mort, liv. 2, tit. 7, art. 7, au texte & aux notes, p. 550, 554.

D.

Débiteur.

Changemens qui ne peuvent se faire de la part d'un débiteur au préjudice des hypothèques acquises à ses créanciers & *vicissim.* liv. 1, tit. 14, art. 16, aux notes, p. 361, 362.
 Débiteur ne peut reconnoître la dette après la prescription au préjudice de ses autres créanciers; ainsi l'hypothèque ni le privilège ne revivent pas par-là, liv. 1, tit. 12, art. 10, p. 326. & tit. 14, art. 17, p. 368.

Déclaration. V. Rapport.

Décret. V. Encheres.

Les navires quoique meubles à tous égards de leur nature, sont susceptibles de saisie réelle & de vente par décret, liv. 1, tit. 14, art. 1, p. 340.
 Ce décret purge tout privilège & toutes hypothèques, comme en matière d'immeubles, *ibid.* & art. 14, pag. 360, & liv. 2, tit. 10, art. 2, p. 603.
 Après la troisième crie, le juge peut interposer le décret nonobstant l'appel du saisi, art. 7, tit. 14 du liv. 1, aux notes, p. 348.
 Le Juge néanmoins peut accorder d'office, une ou deux remises, & cela est devenu d'usage, art. 8, au texte & aux notes, p. 349 & suiv.
 L'adjudication définitive, quoique prononcée à l'audience, est néanmoins remise au canton

des négocians, par un usage introduit à la Rochelle, *ibid.* aux notes, p. 350.
 On admet point le tiercement dans ces adjudications, *ibid.*
 Si une dernière remise est accordée au-delà des deux qui sont de grace ordinaire, l'enchère tient-elle, ou le dernier enchérisseur peut-il la rétracter? *ibid.* p. 351.
 Le décret des bâtimens de 10 tonneaux & au-dessous, n'exige pas les mêmes formalités & délais, art. 9, au texte & aux notes, p. 352.
 L'adjudicataire tenu de configner le prix dans 24 heures, à quoi faire contraint par corps, art. 10, p. 355.
 Faute de quoi il sera procédé à la vente à la folle enchère, p. 354.
 Ce qui résulte de la revente à la folle enchère, *ibid.*
 La maîtrise du vaisseau ne pouvant être saisie ni vendue, l'adjudicataire pourra renvoyer le maître pour nommer à sa place celui qu'il jugera à propos, art. 13, p. 358.
 Du dédommagement dû au maître en ce cas, *ibid.* aux notes, p. 359.

Délais.

On n'observe point les délais dans les matières provisoires, liv. 1, tit. 11, art. 2, p. 308.
 Ni dans les affaires où il y a des étrangers & forains pour parties. *Active aut passive, ibid.*
 Quelles sont les causes provisoires de l'Amirauté? *ibid.* p. 309.
 Pour les délais en matière ordinaire & non provisoire, il faut se régler sur l'Ordonnance de 1667, *ibid.*
 Délais de la procédure décrétale par rapport aux navires, livre 1, titre 14, article 2 & suiv. p. 342 & suiv.
 Ils sont moindres pour les bâtimens de 10 tonneaux & au-dessous, art. 9, p. 352.
 Délais pour l'adjudication à la folle enchère, art. 10, p. 353.
 Délais pour les oppositions afin de distraire, art. 12, p. 357.
 Et pour les oppositions afin de conserver, art. 14, p. 359 & suiv.
 Et pour fournir les moyens d'opposition, art. 15, p. 361.

Désestige.

C'est au maître de quai à veiller au lestage & désestige; mais l'Amiral peut désunir les deux commissions, liv. 1, tit. 1, art. 4, p. 67 & suiv. V. Tome 2.

Délibérations.

Entre copropriétaires de navire, ou associés, l'avis du plus grand nombre, doit l'emporter liv. 2, tit. 8, art. 5, p. 575 & suiv.
 Comment s'entend le plus grand nombre? *ibid.*
 La règle manque si dans l'acte d'association les choses ont été réglées différemment de ce que veut le plus grand nombre, *ibid.* page 583, 584.
 Délibérations que le capitaine est obligé de faire avec les gens de l'équipage. V. Capitaine.

Dépôt.

Dépôt de pieces concernant les colonies peut se faire au Greffe de l'Amirauté avec exemption du droit de contrôle. Observat. sur le préambule, p. 27.

Défection.

La défection des équipages des navires marchands, est de la compétence des Officiers de l'Amirauté, liv. 1, tit. 2, art. 10, au texte, p. 144.

Peine de la défection des matelots, *ibid.* aux notes, art. 3, tit. 7 des matelots, liv. 2, p. 354, tant sur les vaisseaux du Roi que sur les navires marchands, p. 535.

Défection des engagés pour la course. V. tom. 2, art. 2, tit. des prises.

Peine de la défection de l'écrivain, liv. 2, tit. 3, art. 8, p. 481.

Peine de la défection du chirurgien, liv. 2, tit. 6, art. 9, p. 408.

Peine de la défection du pilote, du contre-maître & autres officiers. Même art. 9, aux notes, *ibid.*

Précautions prises en faveur des propriétaires des navires pour empêcher la défection des matelots, liv. 2, tit. 7, art. 3, aux notes, p. 535, & liv. 3, tit. 4, art. 10, aux notes, p. 710 & suiv.

Tout matelot trouvé aux colonies, est réputé défecteur s'il n'a un congé de la qualité requise. Même liv. 2, tit. 7, art. 3, *ibid.* p. 536.

Peine du matelot qui déserte en abandonnant le navire en mer, art. 5, aux notes, p. 550 & 551.

Charpentiers, calfats, canonnières, &c. qui sortent du Royaume pour aller servir chez les étrangers, &c. doivent être punis comme défecteurs. Même tit. 7, art. 10, aux notes, p. 556, 557.

Dixième. V. Prises, Tome 2.

Le dixième des prises est un des plus anciens droits de l'Amiral, liv. 1, tit. 1, art. 9, p. 727 & suiv.

Il a été suspendu dans cette guerre-ci & dans la précédente, *ibid.* Enfin supprimé, *ibid.* & tom. 2.

Le dixième a toujours eu lieu, aussi-bien sur les prises faites par les vaisseaux du Roi, que sur celles faites par des armateurs particuliers, *ibid.* p. 73.

De même des prises faites par les galères du Roi, à l'exclusion du général des galères, *ibid.*

Exception pour les vaisseaux de guerre pris, retenus pour le service du Roi, *ibid.*

Mais cette exception ne s'est jamais étendue aux flutes ni aux marchandises, *ibid.*

Ni aux corsaires, *ibid.* p. 74.

La Compagnie des Indes a long-temps prétendu que les prises qu'elle faisoit étoient exemptes du dixième, *ibid.* & p. 72.

Le dixième des prises s'étendoit à celles qui se faisoient à terre par des descentes, &c. Même liv. 1, tit. 1, art. 9, p. 74. Exemples, *ibid.*

De même des vaisseaux ennemis arrêtés par représailles, & ensuite confisqués, *ibid.* p. 75.

De même des prises faites par les particuliers

en vertu aussi des lettres de représailles, p. 78, *ibid.* V. l'art. 5, tit. des représailles.

Le dixième étoit aussi dû à l'Amiral dans le tiers du droit de recousse. Même liv. 1, tit. 1, art. 9, p. 78. V. Recousse.

Le dixième étoit dû à l'Amiral, aussi-bien des prises faites & menées aux Colonies, que de celles qui étoient conduites dans les ports de France, *ibid.* p. 78.

Il est dû tout de même des rançons comme des prises effectives, *ibid.* p. 79.

Prise faite sans commission en guerre, appartient pour le tout à l'Amiral, *ibid.* p. 79, V. l'art. 1 du tit. des prises.

Dommages & intérêts.

Pour que le dommage arrivé aux marchandises regarde le capitaine ou maître, il faut qu'il soit arrivé par sa faute, liv. 1, tit. 12, art. 5, aux notes, p. 218.

Quand il faut en intenter l'action, *ibid.* art. 5, au texte & aux notes, p. 218 & suiv.

Capitaine congédié sans cause est fondé à prétendre des dommages & intérêts, liv. 2, tit. 8, art. 4, aux notes, p. 573 & suiv. & liv. 3, tit. 4, art. 10, aux notes, p. 705 & 706. *in fine.*

Il n'y a point de dommages & intérêts lorsque la charte-partie est révisée avant le départ du navire pour cause d'interdiction de commerce, liv. 3, tit. 1, art. 7, p. 626.

De même lorsque le navire étant arrêté par force majeure, il faut attendre la levée de l'Arrêt, &c. *ibid.* art. 8, p. 627.

Quid. Dans l'un ou l'autre cas lorsque cela arrive durant le cours du voyage ? *ibid.*

Maître qui en affrétant son navire, le déclare d'un plus grand port qu'il n'est, est tenu des dommages & intérêts, liv. 3, tit. 3, art. 4, au texte, p. 643.

En quoi consistent ces dommages & intérêts, aux notes, *ibid.*

La déclaration ne sera pas censée frauduleuse ou erronée si la différence n'est que du quarantième, art. 5, p. 644.

Comment s'entend ce quarantième, aux notes, *ibid.* & p. 645.

Dans le cas où la fausse déclaration du maître l'exposera aux dommages & intérêts, faudra-t'il lui faire grace du quarantième ? *ibid.* Ren-voi à l'art. 47 du tit. des assurances.

Le maître est tenu des dommages & intérêts envers l'affréteur, si par son fait le vaisseau est arrêté ou retardé au lieu de la décharge ou pendant sa route. Même liv. 3, tit. 3, art. 10, au texte & aux notes, p. 650.

Le propriétaire est fondé à prétendre en outre le fret, si l'on charge dans son navire des marchandises sans son consentement, tit. 4, art. 2, aux notes, p. 679.

Droits.

Divers droits à la charge des autres juridictions, qui n'ont pas lieu dans les Amirautés, liv. 1, tit. 1, art. 2, p. 53. V. Contrôle.

Anciens droits de l'Amiral que le Roi s'est réservés en rétablissant la charge d'Amiral. Même liv. 1, tit. 1, art. 14, p. 110.

Droits du Greffe doivent être inscrits sur un tableau placé dans le lieu le plus apparent du Greffe, liv. 1, tit. 4, art. 14, p. 184.
 Le receveur de M. l'Amiral doit avoir tout de même un tableau des droits dont il fait la recette, tit. 6, art. 5, p. 95.
 Pour les autres droits perçus sur le public. V. Tom. 2.
 Droit appelé Domaine d'Occident, son origine. Il y a été joint celui de demi pour cent, à la charge du commerce. Observat. sur le préambule, p. 18 & 19.
 Droit de bris & naufrage, & autres droits royaux que le Roi a cédés aux invalides de la Marine, liv. 3, tit. 4, art. 12, p. 721.

Droit d'Aubaine.

N'a pas lieu dans les pays de Consulat, liv. 1, tit. 9, art. 20, aux notes, p. 264.
 A Marseille, les étrangers commerçans sont exempts du droit d'aubaine, de même à Lyon; mais cela ne s'entend que pour les meubles, *ibid.* & p. 265.

E

Echelles du Levant. V. Consol.

Défenses aux François de prêter leur nom aux étrangers pour faire le commerce du Levant, liv. 1, tit. 9. Observ. sur ce tit. p. 235.
 On ne peut aller s'établir dans les Echelles du Levant, qu'avec la permission de la Chambre du Commerce de Marseille, qui ne doit l'accorder qu'à des personnes de l'âge de 25 ans, *ibid.* p. 236.
 La Ville de Marseille a le privilège exclusif de ce commerce du Levant : privilège attaqué par un Auteur moderne, *ibid.*
 Nouvelle Ordonnance qui défend aux François d'acquiescer aucuns biens fonds dans le Levant, *ibid.*

Echouement.

Capitaine qui méchamment fait échouer son vaisseau, est punissable du dernier supplice, liv. 2, tit. 1, art. 36, p. 461.
 Mais si l'échouement, quoique volontaire, a été jugé le seul parti qu'il y eût à prendre, il n'y a aucun reproche à faire au capitaine, *ibid.* aux notes, p. 463.

Ecrivain.

Institution des écrivains sur les vaisseaux. Observation sur le tit. 3 du liv. 2, p. 476.
 A présent que les maîtres ou capitaines savent écrire, on se passe d'écrivains, de sorte qu'il n'y en a plus sur les navires marchands, *ibid.* Exception.
 Les fonctions de l'écrivain regardent, à son défaut, le capitaine ou maître, *ibid.* & sur les divers articles de ce titre. Même p. 476 & suiv.

Effets naufragés.

Droit de l'Amiral par rapport aux effets naufragés, liv. 1, tit. 1, art. 11, p. 96 & 107. V. le titre des naufrages, art. 27 & 29.

Lorsqu'ils sont sauvés en pays de Consulat, c'est au Consul à en faire l'inventaire, liv. 1, tit. 9, art. 20, p. 264. V. Consol.

Effets négociables.

Un intérêt de navire n'est pas un effet négociable; *secus* d'un intérêt dans une cargaison, dans un parti de marchandises, &c. liv. 2, tit. 10, art. 3, p. 605 & suiv.

Encheres.

En matière de saisie de navire, on procède à la réception des encheres, à mesure que les criées se font, liv. 1, tit. 14, art. 6, p. 348.
 Après la troisième criée, le Juge fait l'adjudication au plus offrant & dernier enchérisseur, art. 7, *ibid.* & suiv.
 S'il n'y a opposition afin d'annuler de la part du saisi, auquel cas il faut statuer promptement, *ibid.* aux notes.
 Et si le saisi est débouté, il sera passé outre à la vente, nonobstant l'appel, *ibid.* p. 349.
 Le Juge a droit néanmoins d'accorder une ou deux remises, ce qui est passé en usage, art. 8, p. 349 & 350.
 Ces remises doivent être signifiées & publiées comme les précédentes. Même art. 8, au texte & aux notes, *ibid.*
 A la dernière remise, l'adjudication se fait à l'Audience; mais à la Rochelle, l'usage est de remettre l'adjudication définitive au canton des négocians, *ibid.* aux notes, p. 351.
 Motifs de cette condescendance des Officiers de l'Amirauté, *ibid.*
 Le tiercement n'est point admis dans ces sortes d'adjudications, ni dans aucun autre qui se fait par l'Amirauté, *ibid.*
 Quelquefois l'adjudication ne se fait qu'à la charge d'une remise, si la dernière enchère tient en ce cas, ou si l'on peut le rétracter sur le champ, *ibid.* p. 351.
 Comment l'on procède à l'adjudication à la folle enchère, art. 10 au texte & aux notes, pag. 333, 336 & suiv.

Engagement.

Comment le maître ou capitaine a droit de faire son équipage, liv. 2, tit. 1, art. 5, au texte & aux notes, p. 384, & liv. 3, tit. 4, art. 1, aux notes, p. 675 & suiv.
 Abus à ce sujet de la part des Commissaires aux Classes, *ibid.* liv. 2, tit. 1, art. 5, aux notes, p. 385.
 Comment cesse l'engagement du matelot loué pour un voyage, liv. 2, tit. 7, art. 2, au texte & aux notes, p. 531 & suiv.
 Matelot contraignable par corps d'exécuter son engagement, art. 3, p. 534.
 Les équipages de navires François peuvent être formés d'étrangers jusqu'au tiers. Même tit. 7, art. 10, aux notes, p. 556.
 Mais les Officiers doivent être François, *ibid.*
 Diverses sortes d'engagemens des matelots, liv. 3, tit. 4, art. 1, au texte & aux notes, pag. 675 & suiv.

Si les conditions ne sont pas rédigées par écrit, c'est le serment des matelots qui doit décider.

Même art. premier, au texte, *ibid.*
Comment cela doit s'entendre aujourd'hui, *ibid.*
aux notes, p. 676, & liv. 2, tit. 7, art. 4, p. 548.

C'est le rôle d'équipage ou l'usage qui fait règle.
Même article premier du tit. 4, aux notes, p. 676.

L'engagement à la part du fret, a été usité de tout temps, *ibid.*

De l'engagement pour la course, *ibid.*
Comme le maître ne peut engager les matelots sans le consentement du propriétaire présent, il ne peut aussi les congédier sans son aveu, liv. 3, tit. 4, art. 10, au texte & aux notes, p. 705 & suiv.

Engagés.

Engagés que doit prendre le capitaine pour les voyages aux Colonies, liv. 2, tit. premier, art. 16, aux notes, p. 403 & suiv.

Origine de ces engagés, *ibid.*
Etat présent des choses à cet égard, *ibid.*
Nombre des engagés, leur qualité & âge, *ibid.*

Un engagé sachant un métier utile, passe pour deux engagés, *ibid.*

Amende pour chaque engagé qui n'est pas remis aux Colonies, *ibid.*

Du temps que les armateurs payoient le droit d'indult, ils étoient dispensés d'embarquer des engagés, liv. 3, tit. 4, art. 5, aux notes, p. 694. V. *Convoi*.

Entrepôt.

Il est permis de mettre en entrepôt les marchandises destinées pour les Colonies & celles qui en viennent. Observ. sur le préambule, p. 22 & 23.

Les Négocians peuvent depuis long-temps entreposer ces marchandises dans leurs propres magasins sous certaines conditions, *ibid.* p. 24.

La durée de l'entrepôt est d'un an, *ibid.*
Mais cette année ne se compte que du jour que les marchandises ont été entreposées dans le port de leur destination pour les Colonies, *ibid.*

L'entrepôt des marchandises pour la côte de Guinée est de 4 ans, *ibid.*

Comment doit se faire la preuve de l'entrepôt en cas de décharge des marchandises en pays étranger, liv. premier, tit. 9, art. 27, aux notes, p. 271.

Epaves.

Droit de l'Amiral sur les effets naufragés & les épaves de mer, liv. premier, tit. premier, art. 11, p. 96 & 106, au texte & aux notes.
V. le titre des naufrages, rom. 2.

Erreur.

Erreur dont on fait grace au maître qui, dans le contrar d'affrètement, déclare son navire d'un plus grand port qu'il n'est, liv. 3, tit. 3, art. 5, au texte & aux notes, p. 644.

Eslaves. V. Negres.

Du rachat du matelot pris & fait esclave. V. *Loyers des matelots & rachat*.

Etrangers ou Forains.

Dans les causes de la compétence de l'Amirauté, ils doivent y plaider sans pouvoir demander leur renvoi, liv. premier, tit. 2, art. premier, p. 113.

Sauf ceux des nations qui ont des Consuls dans le lieu où est le Siege de l'Amirauté, tit. 9, art. 12, p. 252, 253.

Dans le pays de Consulat, les étrangers sont exempts du droit d'aubaine. Même tit. 9, art. 20, aux notes, p. 264.

A Marseille & à Lyon, les commerçans étrangers sont aussi affranchis du droit d'aubaine, mais pour les meubles seulement, *ibid.* & p. 265.

Etrangers qui peuvent entrer dans un rôle d'équipage François, liv. premier, tit. 10, art. 3, p. 285, & liv. 2, tit. 7, art. 10, p. 557.

Ne peuvent faire le commerce de nos Colonies.

Observ. sur le préambule, p. 15 & suiv.
Capitaine puni pour avoir fait le commerce étranger à Saint-Domingue. Même observat. sur le préambule, p. 25.

Etrangers ne peuvent tout de même être associés au commerce des François en général; le tout sans une permission expresse du Roi, liv. 1, tit. 10, art. 3, p. 270, & liv. 2, tit. 8, art. premier, p. 565.

On n'observe point les délais dans les affaires où il y a des étrangers ou forains pour partie *active* ou *passive*, titre 21, article 2, page 303.

Ils ne sont point tenus de donner caution, *judicatum solvi*, liv. premier, tit. 2, art. premier, p. 114.

Evocations.

Les Juges d'Amirauté ont droit d'évoquer les causes de leur compétence, & de faire défenses aux parties de plaider ailleurs que devant eux, liv. premier, tit. 2, art. premier, pag. 113, & art. 15, pag. 156; mais ils ne doivent pas prononcer d'amende en pareil cas, page 157.

On ne peut au contraire évoquer les causes de leur compétence, sous quelque prétexte que ce soit, *ibid.* art. premier, p. 113.

Et quelle soumission que les parties aient faite de reconnoître une autre Jurisdiction, art. 2, au texte, p. 120, & aux notes, p. 126.

Evocation que peuvent faire les Tables de Marine des causes traitées dans les Amirautés inférieures. Même liv. premier, tit. 2, art. 14, p. 154.

Conditions requises pour cette évocation, *ibid.*
s'il faut alors que les causes soient jugées définitivement à l'Audience, *ibid.*

Exploit. V. Assignation.

Tous exploits donnés aux maîtres & mariniers dans le vaisseau pendant le voyage, seront

valable comme s'ils étoient faits à domicile, liv. premier, tit. 11, art. premier, au texte, p. 306.
Explication aux notes, *ibid.* & p. 245.

F

Fanaux.

L'Amiral porte le pavillon quarré au grand mât, avec les quatre fanaux, liv. premier, titre premier, art. 7, p. 70.
En son absence l'Officier général commandant une escadre de vingt vaisseaux, peut avoir aussi les quatre fanaux, *ibid.*

Faute.

Le maître ou capitaine répond de toutes ses fautes, même très-legères, liv. 2, tit. premier, art. 9, aux notes, p. 394, 395.
C'est une faute s'il charge les marchandises qui lui ont été confiées sur un autre navire que le sien. Développement à ce sujet, *ibid.*
Autres fautes dont il répond. Même tit. premier, art. 35 aux notes, p. 460.
Il y a faute du maître, si le navire au départ n'est pas capable de faire le voyage, & alors il est tenu de tous les dommages & intérêts, liv. 3, tit. 3, art. 12, p. 653.

Feux.

Dans les lieux où l'entretien des feux ne regarde pas l'Amiral, les Officiers de l'Amirauté ne sont pas moins en droit d'y veiller, liv. premier, tit. premier, art. 4, p. 68.
Nécessité des feux, & qu'on ne sauroit trop veiller à leur entretien, art. 11, p. 103.
Ils ne sont pas assez multipliés en France, & ils le sont peut-être trop en Angleterre, *ibid.* p. 104.
Feu de la Tour des Baleines dans l'Amirauté de la Rochelle, *ibid.*
Assez près, le feu de la Tour de Chaffiron, dans l'Amirauté de Marennes. A quelle occasion ces deux feux ont été établis, *ibid.*
M. l'Amiral ne perçoit les droits de feux qu'en quelques endroits, quoique naturellement ils devroient tous lui appartenir, *ibid. supra*, p. 68.
Il n'en jouit point dans l'Amirauté de la Rochelle. Anecdote à ce sujet, *ibid.* p. 105.

Fin de non-recevoir. V. Prescription.

On n'est pas recevable à demander au maître le dommage arrivé à la marchandise lorsqu'on l'a reçue sans protestation, liv. premier, tit. 12, art. 5, au texte & aux notes, p. 318.
Le maître n'est pas recevable non plus à demander des avaries après avoir reçu le fret aussi sans protestation, *ibid.* & p. 319.

Flot de Mars.

Le rivage de la mer est de la compétence de l'Amirauté, jusqu'au grand flot de Mars peut s'étendre, liv. premier, tit. 2, art. 5, aux notes, p. 131. V. tom. 2, liv. 4, tit. 7, art. 1.

La juridiction de l'Amirauté ne finit sur les greves & dans les rivières navigables, qu'à l'endroit où le grand flot de Mars cesse de s'étendre, *ibid.* p. 130, & même tit. 2, art. 10, p. 150.

Foi, bonne foi. V. Serment.

Crimes qui violent la foi publique, comme supposition de navire, faux chargement, &c. punissables de mort, liv. 2, tit. premier, art. 36, aux notes, p. 460, 463.
Comment le registre du capitaine, représentant l'écrivain, fait foi. Même liv. 2, tit. 3, art. 6, p. 480.
Si le connoissement de l'écrivain ou du maître en faveur d'un de ses parens, fait foi en cas de jet, ou contre les propriétaires du navire ou contre les assureurs, art. 7, *ibid.* & pag. 481.

Forains. V. Etrangers.

Leurs causes sont provisoires, liv. premier, tit. 11, art. 2 & 3, p. 308, 310.

Forbans. V. Pirates.

Formalités.

Formalités de la saisie & de la procédure décréale des navires, liv. premier, tit. 14, art. 2 & suiv. p. 342 & suiv.
Formalités particulières à la saisie & vente des barques & autres bâtimens de 10 tonneaux au-dessous, art. 9, p. 352.

Frais.

Comme accessoire du principal, sont payés de même que le principal & les intérêts, avec le même privilège, liv. premier, tit. 14, art. 16, aux notes, p. 367.

Fret ou Nolis

Le fret ne peut être demandé un an après le voyage fini, liv. premier, tit. 12, art. 2, p. 313, au texte & aux notes.
Si le maître peut demander le paiement du fret, le propriétaire ou l'armateur étant sur le lieu, *ibid.* aux notes.
Le fret est acquis au navire; ainsi le propriétaire qui a refusé de contribuer pour son contingent à la cargaison, n'est pas moins en droit de prétendre sa part du fret, liv. 2, tit. 8, art. 5, p. 576 & suiv.
Outre le fret, il est d'usage que le maître stipule une somme modique pour son chapeau, &c. Mais il ne peut le prétendre sans stipulation, liv. 3, tit. premier, art. 3, aux notes, pag. 623.
Ce profit lui est acquis par préciput, sans qu'il soit tenu d'en faire part au propriétaire, ni aux gens de l'équipage, *ibid.*
S'il lui a été promis sous condition que l'on seroit content de lui, on ne peut le lui faire perdre qu'en prouvant qu'il n'en a pas bien usé, *ibid.*
De la clause qui ajoute au fret, les avaries, aux

- aux us & coutumes de la mer, *ibid.* renvoi.
 Sur quel pied doit se payer le fret qui n'est pas
 réglé par la charte-partie ou par le connois-
 sement? *ibid.* art. 4, page 624, & titre 3 in
proëmio, p. 639.
 Privilège du fret, liv. 3, tit. premier, art. 11,
 au texte & aux notes, p. 629, & tit. 3, art.
 24, au texte & aux notes, avec développe-
 ment, p. 666 & suiv.
 Perte de ce privilège, *ibid.* aux notes, p. 667.
 Comment se règle le fret au tonneau? liv. 3,
 tit. 3, art. premier, aux notes, p. 639.
 Quoique l'affrèteur qui a loué le navire en en-
 tier, ne l'ait chargé qu'en partie, le maître
 n'y peut rien charger sans lui en payer le fret.
 Même tit. 3, art. 2, p. 641.
 Le fret est dû en entier, quoique celui qui s'est
 obligé de charger une certaine quantité de
 marchandises n'ait satisfait qu'en partie, art.
 3, au texte, p. 642.
 Et s'il charge au-delà il payera l'excédant du fret,
ibid. & aux notes.
 Mais pour être tenu du paiement du fret en en-
 tier, il faut qu'il l'ait fait condamner de char-
 ger, *ibid.* aux notes, p. 642.
 Et encore que le maître soit parti à faux fret,
ibid.
 Autrement le maître ne peut prétendre que ses
 frais de retardement ou la moitié du fret de
 ce qui n'aura pas été chargé, *ibid.*
 En affrètement à cueillette, ou au tonneau, le
 marchand peut retirer les marchandises avant
 le départ du vaisseau, en payant moitié fret
 seulement. Même tit. 3, art. 6, p. 648.
 Examen de cet article, & sa conciliation avec
 l'art. 3 ci-dessus, aux notes, *ibid.* & p. 647.
 Il n'est pas applicable à l'affrètement du navire
 en entier : raisons de différence, *ibid.*
 Le fret au plus haut prix, est dû des marchan-
 dises trouvées dans le navire & non déclarées
 au maître, si mieux il n'aime les faire mettre
 à terre. Même tit. 3, art. 7, p. 647.
 Si le marchand retire les marchandises pendant
 le voyage sans le fait du maître, il en payera
 le fret entier, art. 8, p. 648.
 Ce qui signifie le fait du maître en ce cas, aux
 notes, *ibid.*
 Le navire étant arrêté pendant la route ou au
 lieu de la destination par le fait du marchand,
 le fret est dû en entier avec l'intérêt du re-
 tardement, art. 9, p. 649.
 De même si le vaisseau ayant été frété allant &
 venant il fait son retour lége, *ibid.*
 Explication & développement de cet article,
 aux notes, *ibid.* & p. 650.
 Le fret de retour est dû des marchandises qu'il
 a fallu rapporter pour n'avoir pu être vendues,
ibid. & suiv.
 Si pendant le voyage il faut faire radoubier le
 navire, le chargeur sera tenu d'attendre ou
 de payer le fret entier. Même tit. 3, art. 11,
 p. 651.
 A moins qu'avant le départ le navire ne soit
 pas en état de naviger, auquel cas le maître
 perdra son fret & sera tenu des dommages &
 intérêts, art. 12, p. 653.
 Et si le vaisseau ne peut être radoubé, le maî-
 tre en louera un autre, autrement il ne sera
 payé du fret qu'à proportion du voyage avan-
 cé. Même article 11, au texte & aux notes,
 p. 651 & suiv.
 Louant un autre vaisseau ce doit être à ses frais,
ibid. p. 653.
 Le fret est dû des marchandises jetées à la mer
 pour le salut commun, à la charge de la con-
 tribution. Même liv. 3, tit. 3, art. 13, pag.
 654.
 Sur quel pied ce fret sera-t-il dû, s'il n'y a pas
 lieu à la contribution? aux notes, *ibid.*
 Le fret est pareillement dû des marchandises
 vendues pour les nécessités du navire, en te-
 nant compte de la valeur de ces marchandi-
 ses, art. 14, au texte & aux notes, p. 655.
 Cela doit-il s'entendre aussi-bien dans le cas
 que le navire vienne à périr dans la fuite,
 que dans celui où il arrive à bon port? *ibid.*
 aux notes.
 Si pour cause d'interdiction de commerce le
 vaisseau en route est obligé de revenir avec
 son chargement, il ne sera dû que le fret de
 l'aller, quand même le navire auroit été af-
 frété allant & venant, art. 15, p. 656.
 Raisons & explication de l'article, aux notes,
ibid. & p. 657.
 Si le vaisseau est arrêté par ordre souverain dans
 sa route, il ne sera dû aucune augmentation
 du fret, art. 16, p. 657.
 Mais la nourriture & les loyers des matelots,
 pendant la détention, seront réputés avaries.
 Même art. p. 658.
 Analyse de l'article. Raisons qui prouvent que
 c'est là une avarie grosse, aux notes, *ibid.* &
 p. suiv. Renvoi à l'art. 7, tit. des avaries.
 Le dénommé au connoissement refusant la mar-
 chandise; le maître peut en faire vendre pour
 son fret, & déposer le reste dans un magasin,
 art. 17, p. 659.
 Il n'est dû aucun fret des marchandises perdues
 par naufrage, pillées par les pirates, ou prises
 par les ennemis, art. 18, p. 660.
 En ce cas le fret payé d'avance sera restitué,
 s'il n'y a convention contraire. Même article,
ibid.
 Les marchandises sauvées du naufrage doivent
 le fret quoique avariées, *ibid.* aux notes, p.
 661.
 Quid si elles sont tellement avariées qu'elles ne
 valent pas même le fret? *ibid.* & *infra*, art.
 25, aux notes, p. 659 & suiv.
 Quoique le passager meure dans la traversée,
 le fret de son passage n'est pas moins dû pour
 le tout, *ibid.* p. 662.
 Mais le passage d'une femme enceinte n'aug-
 mente pas, à raison de l'enfant dont elle ac-
 couche, *ibid.*
 En cas de rachat du navire & des marchandises,
 le fret est dû, & comment? mais à la charge
 de la contribution. Même liv. 3, tit. 3, art.
 19, p. 662.
 Développement de cet article, aux notes, *ibid.*
 & p. 663.
 De quelle manière doit se faire la contribution
 en ce cas? article 20 au texte & aux notes?
 p. 663 & suiv.
 Le fret des marchandises sauvées d'un naufrage
 est dû en entier si elles sont conduites au lieu
 de leur destination, art. 21, p. 664.
 Et si le maître ne peut trouver de vaisseau pour

les conduire, il ne fera payé du fret qu'à proportion du voyage avancé, art. 22, pag. 665.
 La marchandise ne peut être retenue faute de paiement du fret, art. 23. Raïsons de la décision, aux notes, p. 665.
 Mais le maître peut saisir la marchandise dans les allèges & gabarres. Même art. 23 ; & cependant cela ne se pratique point, aux notes, *ibid.*
 Point de délai autorisé pour le paiement du fret, *ibid.* p. 666.
 On ne peut abandonner les marchandises au maître, pour le paiement de son fret, art. 25, au texte & aux notes, p. 669. Exception qui paroît juste & naturelle, *ibid.* & p. 670.
 Autre exception pour les marchandises liquides qui ont coulé, de manière que les futailles sont presque vuides, art. 26, p. 672.
 Il en faut dire autant des sucres, aux notes, *ibid.*
 Défenses de sous-freter à plus haut prix que le premier fret stipulé, art. 27, p. 673.
 Mais l'affrèteur peut prendre au même prix le fret des marchandises nécessaires pour achever le chargement, art. 28, au texte & aux notes, p. 674.
 Mariniers ne peuvent charger aucunes marchandises sans en payer le fret, s'il n'y a convention contraire, liv. 3, tit. 4, art. 2, au texte & aux notes, pag. 679. V. portée des marini-
niers.

Fret du Tonneau.

Motif & origine du droit de fret du tonneau imposé sur les navires étrangers, liv. 3, tit. 1, art. 1, p. 620.
 Fixé d'abord à cinquante sols par tonneau, il est resté sur ce pied-là, jusqu'en 1750 qu'il a été doublé, *ibid.*
 Etrangers qui en sont exempts par des traités. L'exemption cesse avec l'expiration du temps fixé par les traités, & l'exemption n'a jamais lieu dans la navigation de port en port, *ibid.* p. 621.
 L'imposition est trop modique pour ce dernier cas ; & au surplus, il seroit peut-être mieux, ou qu'il n'y en eût point du tout pour la navigation directe, ou qu'aucune nation n'en fût exempte. *ibid.*

Fusils.

Fusils boucaniers qu'il faut que chaque capitaine porte aux Colonies, liv. 2, tit. 1, art. 16, p. 407 & suiv.

G

Gages.

Celui qui a des marchandises en nantissement & qui fait des avances sur ces marchandises, est créancier privilégié, liv. 2, tit. 10, art. 3, p. 609 & suiv.

Gages ou Loyers. V. Loyers des Matelots, & Matelots.

Garantie.

Propriétaire ou armateur d'un navire garant

des faits du maître ou capitaine, liv. 2, tit. 8, art. 2, au texte & aux notes, p. 568 & suiv.
 Le maître est garant de même des faits & fautes des gens de son équipage, liv. 2, tit. 1, art. 5, p. 384.
 Mais le propriétaire est quitte de la garantie, en abandonnant le navire & le fret. Même art. 2, tit. 8 du liv. 2, p. 568.
 Exceptions, *ibid.* aux notes, p. 669.
 L'abandon du navire & du fret n'emporte pas l'abandon des marchandises que le propriétaire y a chargé, *ibid.*
 De la garantie du propriétaire en cas d'armement en course, *ibid.* & art. 3, p. 570.
 Ceux qui mettent des jeunes gens en apprentissage sont garants du temps de leur service, & tenus en conséquence de les faire retourner chez leurs maîtres, s'ils les quittent, liv. 2, tit. 9, art. 5, p. 593.

Garde-Côtes.

Compétence de l'Amirauté à cet égard, liv. 5, tit. 2, art. 9, p. 142. V. tom. 2.
 Les Officiers d'Amirauté ont droit d'assister aux revues de ces garde-côtes, *ibid.*
 Et connoissent des différens qui naissent à l'occasion du guet, tant que les habitans sont sous les armes, *ibid.*

Gardiens des Navires.

Le sergent en procédant à la saisie d'un navire, doit y établir un gardien, liv. 1, tit. 14, art. 2, p. 342 & suiv.
 Nécessité de l'établissement des gardiens sur les navires, *ibid.* aux notes.
 Ce sont d'anciens matelots ou marins que l'on a coutume de prendre pour gardiens, *ibid.*

Gouverneurs.

Défenses aux gouverneurs & autres officiers de guerre, d'entreprendre sur les droits de la charge de l'Amiral, livre 1, tit. 1, art. 13, p. 108.
 Ces défenses n'ont fait que renouveler celles qui leur avoient été faites de tout temps, de même qu'aux gentilshommes & seigneurs, *ibid.*

Gresse, Greffier.

Tous les Gresses d'Amirauté appartiennent en propriété à M. l'Amiral depuis 1713. Observ. sur le tit. 4 du liv. premier, p. 175.
 Le Greffier de l'Amirauté doit être âgé de 25 ans, & être reçu après information, &c. liv. premier, tit. 4, art. 1, *ibid.*
 De même le Greffier commis par les Juges, doit être âgé de 25 ans, & faire serment, *ibid.* & p. 76.
 Il doit être fait inventaire des registres & minutes du Greffe avant que le Greffier entre en fonction, art. 2, p. 176.
 Tous les actes du Greffe doivent être écrits par le Greffier ou par les commis, ayant serment à justice, art. 3, p. 177.
 Défenses à lui de se dessaisir des minutes sans ordonnance de justice, *ibid.* & p. 177.
 Le Greffier doit faire mention au pied de les

expéditions, des droits qui lui sont payés, art. 4, p. 177.

Registres que le Greffier doit tenir. Nature & qualité de ces registres, art. 5 & suiv. p. 178 & suiv.

Il lui est défendu d'y laisser aucun blanc, *ibid.* art. 5.

Il y en a un pour les affirmations de voyages des parties, art. 10, p. 181, aux notes.

Greffier de l'Amirauté de la Rochelle exempt de logement des gens de guerre, & pourquoi? Même tit. 4, art. 9, p. 181.

Défenses aux Greffiers de communiquer les papiers des vaisseaux pris ou échoués, ni aucunes pièces secrètes sans ordonnance du Juge, *ibid.* art. 11, p. 181.

Il en est de même au civil des actes secrets faits ou déposés au greffe par les négocians pour leur intérêt personnel, *ibid.* p. 182.

Autre chose est des actes publics; tous ceux qui y ont intérêt peuvent en prendre communication sans permission du Juge. Restriction, *ibid.*

Greffier obligé d'envoyer l'extrait du registre criminel, chaque année à M. le Procureur général, art. 12, p. 138.

Obligé aussi de délivrer tous les six mois, au Receveur de M. l'Amiral, le rôle des amendes prononcées au Siege, *ibid.* art. 13.

Doit mettre dans le lieu le plus apparent du greffe, un tableau contenant les droits dus pour chaque expédition, art. 14, p. 184.

Le Greffier sortant d'exercice, doit remettre au greffe tous ses registres & minutes, avec les autres papiers dont il a été chargé, *ibid.* art. 15.

Si cette obligation s'étend aux mémoires & manuscrits que le Greffier a faits pour son instruction, p. 184 & suiv.

Si la contrainte par corps qui a lieu contre le Greffier à ce sujet, peut être exercée contre sa veuve & héritiers, *ibid.* & suiv.

Le greffe doit demeurer ouvert tous les jours aux heures marquées par l'art. 10, tit. 10 du même liv. 1, pour l'expédition des maîtres & capitaines, p. 305.

Cela ne doit s'entendre naturellement que des jours ouvriers; cependant dans les cas pressans, le Greffier doit délivrer les expéditions nécessaires les jours de Fêtes & de Dimanches, liv. 1, tit. 6, art. 5, p. 198, & art. 10 du tit. 10, p. 305.

Les polices d'assurance & les contrats de grosse, devroient, pour la sûreté publique, être enrégistrés ou déposés au Greffe. Même liv. 1, tit. 9, art. 26, aux notes, p. 269.

Le prix de la vente par décret d'un navire, doit être consigné au greffe, liv. 1, tit. 14, art. 10, au texte & aux notes, p. 353.

Guet de Mer.

Les Officiers de l'Amirauté en connoissent & ont droit d'assister aux revues des habitans garde-côtes, liv. 1, tit. 2, art. 9, pag. 142.

V. tom. 2.

Comment se faisoit autrefois le guet de la mer? *ibid.*

Il étoit payé anciennement un droit de guet à l'Amiral. Ce droit ne subsiste plus, *ibid.*

V. tom. 2, les raisons de la cessation de ce droit.

H

Héritiers.

Leur droit sur les loyers du matelot mort au service du navire ou tué en le défendant. V. *loyers des matelots.*

Hôpitaux.

Privilege des hôpitaux pour fournir les mouffes, liv. 2, tit. 1, art. 6, p. 386.

Rien de plus juste; cependant il y a été dérogé en partie au sujet de l'hôpital de la Rochelle, *ibid.* aux notes, & p. suiv.

Privilege également des hôpitaux de mettre des enfans en apprentissage chez les charpentiers en jurande, liv. 2, tit. 9, art. 4 & 5, pag. 593.

A quelles conditions? *ibid.*

C'est un privilege dont il est libre aux directeurs des hôpitaux d'user, ou de ne pas se servir. Même art. 4, aux notes, *ibid.*

Il en est de même à présent du droit d'envoyer à la classe d'hydrographie deux ou trois jeunes gens de leurs hôpitaux, liv. 1, tit. 8, art. 4, aux notes, p. 226 & suiv.

Raisons de cette dérogation à l'Ordonnance, *ibid.*

Mais ils peuvent toujours user du privilege de cet article, en remplissant les conditions, *ibid.*

Huissiers Visiteurs.

Défenses anciennes aux huissiers & sergens de donner aucunes assignations, en matière maritime, ailleurs que pardevant les Officiers de l'Amirauté, à peine de 30 liv. d'amende, liv. 1, tit. 2, art. 15, p. 155.

Huissiers d'Amirauté compris dans les défenses faites aux Officiers de prendre intérêt dans les adjudications qui se font devant eux, tit. 3, art. 10, p. 173.

Tous huissiers ou sergens de l'Amirauté doivent être âgés de 25 ans, être reçus après examen & information, & donner caution jusqu'à 300 livres, liv. 1, tit. 5, art. 1, p. 186 & suiv.

Il y a deux huissiers visiteurs en chaque Siege d'Amirauté. Ancienneté de leur établissement, *ibid.* aux notes.

Ces huissiers & tous autres de l'Amirauté, même les sergens, ont le privilege d'exploiter par-tout le Royaume sans *visa ni pareatis*, *ibid.* p. 187.

Obligation des huissiers visiteurs, art. 2, au texte, & art. 3 & 4, p. 190 & suiv.

Motifs de l'établissement de ces Officiers & leurs fonctions, *ibid.* aux notes, sur l'article 2, *ibid.*

Doivent faire mention de ce qui leur est payé pour leurs salaires, art. 3, p. 191.

Doivent s'opposer au transport des marchandises déprédées ou de contrebande, les saisir, &c. art. 5, au texte, p. 192.

Leurs procès verbaux au sujet des marchandises de contrebande, servent de base à la procé-

dure, qu'il y a à faire en conséquence, *ibid.* aux notes.

Doivent empêcher les maîtres de partir sans congé de l'Amiral enrégistré, & de décharger leurs marchandises avant d'avoir fait leur rapport au greffe, art. 6, au texte & aux notes, p. 194.

Les capitaines, maîtres ou patrons, sont obligés de souffrir leurs visites, à peine d'amende arbitraire, art. 7, *ibid.*

Hydrographe, Hydrographie.

Ce que c'est que l'Hydrographie dans l'esprit de notre Ordonnance? Observ. sur le tit. 8 du liv. premier, p. 219.

Cette science est absolument nécessaire pour la navigation au long cours, *ibid.*

Trop vaste pour être à portée de tous les esprits, il a fallu la réduire au seul nécessaire, *ibid.*

Ecoles d'Hydrographie ordonnées dans les principales villes maritimes. Même liv. 1, tit. 8, art. 1, p. 220.

Ce qui a hâté ces utiles établissemens? aux notes, *ibid.* p. 221.

La nomination du Professeur d'Hydrographie, appartient de plein droit à M. l'Amiral, *ibid.* p. 222 & art. 8, p. 229.

Et cela aussi-bien dans les villes où les Maires & Echevins payent les gages du professeur, que par-tout ailleurs, excepté les ports de marine Royale, *ibid.* 221.

Le Professeur d'Hydrographie doit savoir dessiner, & pourquoi? *ibid.* art. 2, p. 223.

Si cela est nécessaire dans les écoles, autres que celles de marine Royale? aux notes, *ibid.*

L'Hydrographie doit tenir son école ouverte quatre jours au moins de chaque semaine, art. 3, p. 224.

Il est obligé d'avoir dans sa classe des cartes, routiers, &c. & tous les instrumens & livres nécessaires à son art, *ibid.* & aux notes.

Il peut prendre trois mois de vacances chaque année, aux notes, *ibid.*

Obligations communes à tous les Professeurs d'Hydrographie, *ibid.*

Obligations particulières aux Professeurs des écoles de marine Royale, *ibid.* p. 225.

Les Professeurs zélés donnent des leçons sur-numéraires & de surrogation, *ibid.*

Les directeurs des hôpitaux, tenus par notre Ordonnance d'envoyer annuellement deux à trois jeunes gens de l'hôpital à l'école d'Hydrographie. Même liv. 1, tit. 8, art. 4, au texte, p. 226.

Ce n'est plus pour eux une obligation, c'est seulement un privilège dont il leur est libre d'user ou de ne pas user, *ibid.* aux notes, & p. 227.

Les journaux des pilotes doivent être examinés & corrigés en leur présence par le Professeur d'Hydrographie, art. 5, au texte & aux notes, p. 228.

Raisons de cette disposition, *ibid.*

L'Hydrographe ne doit pas retenir ces journaux plus d'un mois, art. 6, *ibid.*

Comme ces journaux ne sont plus déposés au greffe de l'Amirauté, c'est une nouvelle raison pour engager l'Hydrographe à ne pas les retenir trop long-temps, *ibid.* aux notes.

Privilege des Professeurs d'Hydrographie. Même liv. 1, tit. 8, art. 7, p. 229.

L'Hydrographe ne peut s'absenter sans congé, &c. art. 8, p. 230.

Motifs de cette décision, aux notes, *ibid.*

L'absence sans congé n'est pas plus permise en temps de vacances, que durant le cours de la classe, *ibid.*

Le congé de l'Amiral est nécessaire si l'absence doit être longue, autrement la permission des Officiers de l'Amirauté suffira, *ibid.*

La permission des Maires & Echevins n'est nécessaire qu'au cas qu'ils gagent le Professeur, *ibid.*

Et même alors leur permission seule ne suffira pas, si elle n'est accompagnée de celle de M. l'Amiral ou des Officiers de l'Amirauté, *ibid.*

Comment sera encourue la peine de la privation des appointemens prononcée contre le Professeur? *ibid.* p. 216.

En cas de récidive il pourra être mulcté d'amende, & privé même de son emploi, *ibid.*

Son remplacement se fera de la même manière que son institution, en vertu de la nomination de M. l'Amiral, à l'exclusion des Maires & Echevins, *ibid.*

Hypothèque.

Actes passés par le Chancelier du Consulat, emportent hypothèque, liv. premier, tit. 9, art. 25, aux notes, p. 268.

L'hypothèque n'a pas de prise sur les navires. Exception pour quelques pays, liv. premier, tit. 14, art. premier, aux notes, p. 340, & liv. 2, tit. 10, art. 2, p. 602.

Mais si le navire est saisi & vendu dans un pays d'hypothèque, sur la tête d'un débiteur domicilié dans un lieu où l'hypothèque n'influe pas sur les meubles, les créanciers hypothécaires ne seront pas préférés alors, liv. premier, tit. 14, art. 16, p. 362, aux notes.

Il en est à cet égard, pour le cas contraire, comme des rentes constituées, qui d'immeubles peuvent devenir meubles & vice versa, *ibid.* & p. 363.

Explication, *ibid.*

J

Jauge, Jaugeurs.

Les navires doivent être jaugeés pour en connaître le port & la capacité, liv. 2, tit. 10, art. 4, p. 612.

Raisons de connoître le port d'un navire, *ibid.* aux notes.

Frande ordinaire aux maîtres & capitaines dans la déclaration du port de leurs navires, *ibid.*

Navire François ne doit être jaugeé qu'une fois, & moyennant que le maître produise le certificat de jauge délivré par le Greffier de l'Amirauté, il ne s'agit pas de le jaugeer de nouveau, *ibid.* p. 613.

Le Jaugeur doit avoir une commission de M. l'Amiral, ou de l'Amirauté, & serment à Justice, *ibid.*

On peut faire jager les navires étrangers chaque voyage qu'ils font, à cause de la facilité de substituer un navire à un autre de même nom, *ibid.*

Aux frais de qui est la jauge ? Distinction, *ibid.* & p. 614.

Lorsqu'il n'y a pas de certificat de jauge, c'est toujours aux frais du maître du navire, *ibid.*

Manière de jager, art. 5, au texte & aux notes, p. 614 & suiv.

Jet.

Si le connoissement que l'écrivain ou le maître signe en faveur de ses parens, fait preuve en cas de jet ? liv. 2, tit. 3, art. 7, p. 480.

Le fret est dû des marchandises jetées à la mer pour le salut commun, à la charge de la contribution, liv. 3, tit. 3, art. 13, p. 654.

Indult.

Droit qui se payoit dans la précédente guerre pour indemnité des frais d'escorte. V. Convoi.

Interdiction.

Défenses aux Officiers de l'Amirauté de rien exiger ni recevoir des pêcheurs, &c. à peine d'interdiction, & de 500 liv. d'amende, liv. premier, tit. 3, art. 9, p. 172.

Défenses leur sont faites tout de même de prendre intérêt dans l'adjudication des droits dont la connoissance leur appartient, à peine de privation de leurs charges, & de 1000 livres d'amende, art. 10, p. 173.

Les Officiers d'Amirauté étoient obligés autrefois, d'envoyer tous les ans au Ministre de la marine, l'état général des vaisseaux de leur port, à peine d'interdiction, liv. 2, tit. 10, art. 6, p. 616.

C'est depuis long-temps, les Commissaires de la marine, qui sont chargés de ce soin, *ibid.* aux notes.

Interdiction de Commerce.

Lorsqu'avant le départ elle survient avec le pays pour lequel le navire est destiné, la charte-partie est résolue sans dommages & intérêts de part ni d'autre, liv. 3, tit. premier, art. 7, au texte & aux notes, p. 626.

Quid après le départ du navire ? V. l'art. 15, tit. 3, du fret ou nolis avec les notes, pag. 656 & suiv.

Quid si les ports sont seulement fermés ou les navires arrêtés pour un temps par force majeure, Même tit. premier, art. 8, pag. 627, & tit. 3, art. 16, p. 657.

Du sort des matelots, lorsque le voyage est rompu par interdiction de commerce. Même liv. 3, tit. 4, art. 4, au texte & aux notes, p. 638 & suiv.

Interpretes.

Sont nommés par l'Amiral, liv. premier, tit. premier, art. 4, p. 67, & tit. 7. Observar. sur ce titre, p. 201.

Nécessité ou convenance des interpretes jurés.

Observ. sur le même tit. 7, *ibid.*

L'interprete ne doit pas entreprendre sur les fonctions du courtier, ni celui-ci sur les fonctions de l'autre, *ibid.* p. 202.

Pour être reconnu interprete juré, il faut non-seulement avoir une commission de l'Amiral, mais encore l'avoir fait enregistrer à l'Amirauté & y avoir prêté serment. Même tit. 7, art. premier, p. 203.

Ils devroient tous être catholiques ; mais par nécessité, on en admet de toute religion, *ibid.*

C'est ce qui fait qu'il n'y en a point en titre d'office, *ibid.*

Aucun acte maritime, dont la traduction est nécessaire, ne peut être traduit que par l'interprete juré, art. 2, p. 204.

L'interprete juré est le truchement nécessaire de tous les étrangers qui doivent être entendus pour les actes concernant l'Amirauté, art. 3, *ibid.*

Le tout s'il n'y a des moyens de récusation contre l'interprete, *ibid.* aux notes.

Comment & en quels cas les traductions font foi ? art. 4, p. 204 & suiv.

L'interprete n'est pas récusable précisément pour avoir traduit sans ordonnance de justice, *ibid.* p. 205.

Mais alors il échoit de nommer un autre interprete avec lui pour avoir une traduction authentique, *ibid.*

La traduction de l'interprete qui aura été rejetée par une des parties, autorisera cet interprete à demander une satisfaction si en définitive sa traduction est reconnue sincère & exacte, *ibid.*

Dans les Jurisdiccions où il n'y a point d'interpretes jurés, il est libre aux parties d'en nommer, comme on en use à l'égard des experts, *ibid.*

Les interpretes doivent prendre au greffe les pieces dont le translat est ordonné, & les rapporter avec leur traduction dans le délai qui leur sera prescrit. Même tit. 7, art. 5, p. 206.

Ils ne peuvent percevoir que le salaire qui leur sera taxé, *ibid.* & art. 9, p. 211.

Manière d'user de l'interprete en matière de prise, *ibid.*

Interpretes peuvent servir de facteurs aux marchands étrangers dans les affaires de leur commerce, art. 6, p. 207.

Mais sans préjudice du droit des courtiers conducteurs, *ibid.* aux notes.

Registre des interpretes & courtiers, article 8, p. 210.

Défenses aux uns & aux autres d'employer dans leurs états de plus grands droits que ceux qu'ils auront payés pour les maîtres, &c. art. 9, p. 211.

Injonction à eux de résider sur le lieu, sur peine de privation de leurs commissions, & comment cela s'entend, *ibid.* art. 12, p. 213.

Invalides.

Louis XIV, après avoir établi l'Hôtel Royal des invalides pour les troupes de terre, avoit formé le projet d'en établir deux autres pour les invalides de la marine, liv. 3, tit. 4, art.

- 11, aux notes, p. 721.
 En attendant il ordonna qu'il leur seroit payé une certaine somme leur vie durant, *ibid.*
 Il assigna à cet effet un fonds provenant d'une imposition de 6 den. pour liv. à retenir sur les appointemens de tous les Officiers de la marine, & sur la solde des équipages, *ibid.*
 Jusques-là il n'étoit encore question que de ceux qui étoient estropiés au service des vaisseaux du Roi, *ibid.*
 Extension ensuite aux gens de mer estropiés au service des vaisseaux armés en course par les particuliers, *ibid.* & p. 724.
 Delà une retenue ordonnée de 3 den. pour liv. sur le produit des prises, *ibid.*
 Le projet de la construction des deux hôpitaux ayant été abandonné, il fut ordonné en 1709, pour y suppléer, qu'il seroit accordé des pensions, ou la demi-solde à ceux qui seroient dans le cas de la récompense, *ibid.* p. 724.
 Les récompenses furent étendues, non-seulement aux Officiers des vaisseaux & galères, mais encore aux Intendans & Officiers de plume, *ibid.*
 Elles le furent aussi, avec raison, aux gens de mer qui auroient servi sur les corsaires & sur les navires marchands, *ibid.*
 Augmentation de fonds en conséquence par la retenue, d'abord de 4 den. pour liv. puis de 6 den. ordonnée sur le produit des prises, & sur tous gages & appointemens de la marine, excepté ceux des Officiers du Roi dont la retenue fut réduite à 4 deniers pour liv. *ibid.* & p. 725.
 Droit de bris, naufrage & échouement, & autres droits cédés par le Roi, pour achever la dotation de l'établissement royal des invalides de la marine, *ibid.*
 La contrainte pour le paiement de tous ces droits attribués aux invalides de la marine, est la même que pour les deniers Royaux, & c'est aux Juges de l'Amirauté à en connoître, *ibid.* p. 726.
 Extension des gratifications, ou de la demi-solde, aux veuves & enfans des officiers morts sur les vaisseaux, soit de guerre, corsaires ou marchands, p. 725.
 Les 6 den. pour liv. sur le produit des prises, se prennent aussi-bien sur les prises faites par les vaisseaux du Roi, que sur celles faites par les corsaires, *ibid.* & p. 726.
 Mais savoir si ces 6 den. pour liv. se prennent sur le total, ou seulement sur le tiers accordé à l'équipage? V. l'article 32 du titre des prises.
 Divers offices créés en 1709, 1712 & 1713, pour la recette de ces droits des invalides de la marine, supprimés en 1716, *ibid.* page 726.
 Ordre actuel de cette régie & recette, *ibid.*
 En pays de Consulat, c'est le Consul qui fait la recette des droits des invalides. Registre qu'il doit tenir à ce sujet, liv. premier, tit. 9, art. 26 aux notes, p. 269.
 Exemptions accordées aux invalides de tout service personnel & de la capitation. Même liv. 3, tit. 4, art. 11, aux notes, p. 721.
 Autres attributions de droits à ces invalides, *ibid.* & suiv.
 Ampliation du don à eux fait du droit appartenant au Roi, dans les successions des gens morts en mer, *ibid.*
 Vœu en faveur des invalides devenus tels, au service des corsaires & des vaisseaux marchands, pour qu'on ait un peu plus d'égard à eux dans la distribution des récompenses, *ibid.*
 Inventaire.
 En pays de Consulat, c'est au Consul à faire l'inventaire de ceux qui décèdent sans héritiers, & des effets sauvés des naufrages, liv. premier, tit. 9, art. 20, p. 264. V. Consulat.
 En procédant à la saisie d'un navire, le sergent doit faire l'inventaire des agrès & apparaux, liv. premier, tit. 14, art. 2, p. 342.
 Par rapport à ceux qui décèdent en mer, c'est au capitaine à faire l'inventaire, & ce qui d'ailleurs est prescrit à l'écrivain, liv. 2, tit. 3, art. 2, 5 & 9, pag. 477 & suiv.
 Journaux.
 Registre journal du capitaine, liv. 2, tit. premier, art. 10, p. 396.
 Celui de l'écrivain dont le capitaine est chargé aujourd'hui, liv. 2, tit. 3, art. 2, p. 477.
 Comment il fait foi? art. 6, p. 480.
 Journaux du pilote, liv. 2, tit. 4, art. 4, p. 490.
 Doivent être examinés & corrigés par le professeur d'hydrographie, liv. premier, tit. 8, art. 5, p. 228.
 Il n'est plus d'usage néanmoins de les déposer au greffe de l'Amirauté, *ibid.* & liv. 2, tit. 4, art. 5, aux notes, p. 491.
 Jours de planche.
 Ce qu'on entend par-là, & comment ils se comptent? liv. 3, tit. premier, art. 4, aux notes, p. 624.
 Il y en a moins pour la navigation en rivière, que pour la navigation par mer, *ibid.*
 Les jours de Fêtes & Dimanches ne sont pas comptés de droit parmi les jours de planche, ni ceux de la quarantaine, liv. 3, tit. 3, art. premier, aux notes, p. 641.
 Jugemens.
 Jugemens des Consuls de la nation Française, comment exécutoires? liv. premier, tit. 9, art. 13, p. 254. V. Consuls.
 Jugemens des Amirautés particulières exécutoires sans appel jusqu'à la somme de 50 livres, liv. premier, tit. 13, art. premier, p. 328.
 Et ceux des Amirautés générales aux Tables de Marbre, le sont jusqu'à 150 liv. *ibid.*
 Tous jugemens d'Amirauté générale ou particulière, sont exécutoires par provision sous la caution juratoire du receveur, lorsqu'il s'agit des droits de l'Amiral. Même titre 13, art. 2, p. 330.
 De même des jugemens portant condamnation d'amende, *ibid.*
 Cette exécution provisoire ne peut être arrêtée ou suspendue par aucun Jugement ou Arrêt de défenses, *ibid.*

Jugemens exécutoires nonobstant l'appel en donnant caution, art. 3, au texte & aux notes, *ibid.* & suiv.
 Il en est même qui, à raison du privilège de la créance, sont exécutoires sur la simple soumission de la partie, *ibid.* p. 331.
 Exécution des jugemens rendus aux Amirautés des Colonies, *ibid.* & suiv.
 Des jugemens dont l'appel n'aura pas été relevé dans le temps, *ibid.* art. 4, p. 334.
 Sentences d'Amirauté exécutoires par corps, art. 5, p. 335.
 Autres qui passent en force de chose jugée faute d'avoir fait statuer sur l'appel dans l'an, art. 7, aux notes, p. 338 & suiv.

Jurande. V. Métiers.

De tous les métiers relatifs à la construction ou équipement des navires, il n'y a que celui de cordier qui soit en jurande à la Rochelle, liv. premier, tit. 2, art. 11, p. 151.
 Dans les lieux où ces métiers sont en jurande, c'est aux Officiers de l'Amirauté régulièrement à en recevoir les maîtres, liv. 2, tit. 9, art. premier, p. 590. V. Métiers.
 Il n'est autrement à la Rochelle pour le métier de Cordier, quoiqu'en jurande? & pourquoi? *ibid.* p. 591.
 Cela n'empêche pas néanmoins que ce métier & les autres relatifs à la navigation, ne soient sujets à la police & à la juridiction de l'Amirauté. Explication, *ibid.* & suiv.

Jurisdiction.

La juridiction de l'Amirauté est proprement la juridiction de l'Amiral, quoique les Officiers soient royaux, liv. premier, tit. premier, art. premier, p. 48, & art. 2, p. 52.
 C'est pourquoi il y peut faire des réglemens, &c. *ibid.* p. 49 & 52.
 Jurisdiction de l'Amirauté affranchie de plusieurs droits auxquels les autres jurisdictions sont sujettes, *ibid.* & observ. sur le préambule, p. 27.
 La juridiction de l'Amirauté aussi ancienne que la charge d'Amiral, livre premier, titre 2, art. premier, p. 112, excepté en Bretagne où il n'y a des Juges d'Amirauté que depuis 1691, *ibid.* p. 114.
 Les Consuls faisant commerce en France, sont sujets à la juridiction de l'Amirauté, comme tous autres commerçans, *ibid.* pag. 113, & tit. 9, art. 12, aux notes, p. 251.
 De toutes les Juridictions il n'en est point qui entreprenne plus sur celle de l'Amirauté, que la Jurisdiction Consulaire, liv. premier, tit. 2, art. 2, pag. 120. Quelles en sont les raisons? *ibid.*
 Il est pourtant vrai qu'il se trouve beaucoup de cas où il y a lieu de douter si la cause est plutôt de la compétence d'une des deux Juridictions que de l'autre, *ibid.* p. 125. Exemples & solution proposée, *ibid.* & p. 126.
 Conflits de juridiction toujours fâcheux. Les Juges les éviteroient, si chacun savoit se contenter de la portion d'autorité que le Roi lui a confiée, *ibid.* p. 120.
 Moyens de les éviter entre la juridiction de

l'Amirauté & la Consulaire, *ibid.* p. 126.
 Arrêt du Conseil, tendant à régler tous différends à ce sujet, demeuré sans exécution, *ibid.*
 La Jurisdiction de l'Amirauté s'étend jusqu'ou porte le grand flot de Mars, liv. premier, tit. 2, art. 5, pag. 129, & art. 10, p. 141.
 Conflit avec les Officiers des Eaux & Forêts, par rapport aux rivières navigables, où le flot se fait sentir, *ibid.* art. 5, pag. 129 & suiv.
 Décision entre la Jurisdiction de l'Amirauté de Marennes & celle de la Rochelle, pour la rivière de Charente, *ibid.* p. 133.
 Défenses à tous Juges absolument d'entreprendre sur la Jurisdiction de l'Amirauté. Même tit. 2 du liv. premier, art. 15, p. 155.
 De même aux Intendans & Commissaires de Marine, *ibid.* p. 156.
 Jurisdiction des Consuls de la nation Française dans les pays étrangers. V. Consuls.
 La Jurisdiction & la Police de l'Amirauté s'étend sur tous les métiers relatifs à la navigation, quoiqu'ils ne soient pas en jurande, liv. 2, tit. 9, art. premier, aux notes, pag. 590 & suiv.
 De là, le droit d'enjoindre aux ouvriers de travailler aux navires, & de connoître des contestations nées à l'occasion de leurs ouvrages, &c. *ibid.*
 Juges de l'Amirauté connoissent des droits des invalides de la marine en cas de contestation, liv. 3, tit. 4, art. 11, aux notes, pag. 721.

L

Lestage & Délestages.

C'est au maître de Quai à y veiller, mais l'Amiral peut désunir les deux commissions, liv. premier, tit. premier, art. 4, p. 67. V. les tit. 2 & 4 du liv. 4, tom. 2.

Lettres de Chancellerie.

Les Sieges particuliers d'Amirauté ne connoissent pas des lettres de rémission; mais c'est autre chose des lettres de rescision, liv. premier, tit. 2, art. 12, p. 152.
 Et autres de Chancellerie, tit. 3, art. 3, au texte, p. 162.
 Et cela n'est pas étonnant pour ce dernier objet, puisque lorsque les lettres sont incidentes, les Juges subalternes, & les Juges Consuls ont droit d'en connoître, *ibid.* tit. 2, art. 12, p. 152.

Lettres Patentes.

Analyse des lettres patentes de 1717, pour le commerce des Colonies. Observ. sur le préambule, p. 21 & suiv.

Lettres de Voiture.

Tiennent lieu au petit cabotage de charte-partie & de connoissement, liv. 3, tit. premier, art. premier, p. 618.
 Et c'est pour cela qu'elles ne doivent que cinq

sols pour droit de contrôle comme les con-
noissemens. Observ. sur le préambule, p. 28.

Licitation.

Copropriétaire de navire ne peut être forcé
d'en souffrir la licitation, liv. 2, tit. 8, art. 6,
p. 584.

Si ce n'est que les avis soient également parta-
gés sur la destination du navire, *ibid.* au
texte.

Si cela paroît contraire aux principes du droit,
il y va néanmoins du bien du commerce, qui
exige des associations pour partager les risques,
ibid. aux notes & p. suiv.

La licitation d'ailleurs pourroit être requise à
contre-temps & dans un esprit de fraude, *ibid.*

Mais d'un autre côté la décision a les inconvé-
niens, & il sembleroit que la licitation devroit
avoir lieu après un certain temps, *ibid.*

La licitation est rejetée tout de même pour les
petits bâtimens destinés à la pêche & au ca-
botage, *ibid.* p. 585.

Comment s'entend la restriction portée par no-
tre article au sujet du partage égal des avis?
ibid. p. 585 & suiv.

Au cas qu'il y ait lieu d'ordonner la licitation
sur la requisiion d'une des parties, les étran-
gers doivent être admis à enchérir, *ibid.*

Restriction néanmoins, *ibid.*

La licitation n'étant pas admissible, il ne reste à
celui qui la souhaite, d'autre ressource que
de vendre la portion, *ibid.*

Et c'est là l'inconvénient, sur-tout pour les bâ-
timens de pêche, lorsque les associés montent
conjointement le bâtiment, *ibid.*

Le partage d'avis, s'entend relativement à l'art.
précédent en se réglant sur l'intérêt de chaque
associé & non sur le nombre des personnes,
ibid.

La défense de liciter les navires, ne préjudicie
en rien à l'art. 4, qui permet de congédier
le maître copropriétaire, en le remboursant,
puisque lui est libre de refuser son rembour-
sement, *ibid.*

Cette défense de liciter s'applique aussi-bien à
une société de plusieurs navires, qu'à celle
d'un seul, *ibid.*

Objection, que l'on peut partager les navires
en les faisant estimer, & réponse, *ibid.*

Lieutenans d'Amirauté.

En cas d'absence, vacance, &c. sont représen-
tés par les Officiers qui les suivent de degré
en degré, liv. premier, tit. 3, art. 4, pag.
167.

Sans qu'ils puissent commettre quelqu'un pour
faire leurs fonctions, *ibid.*

A défaut de tous Conseillers, le Procureur du
Roi fait les fonctions du Lieutenant, *ibid.*
& art. 6, p. 169.

Loyers des Matelots.

Au moyen de l'arrangement pris depuis quel-
ques années pour le payement des loyers des
matelots, ils ne sont plus exposés à la fin de
non-recevoir prononcée par l'art. 2, tit. 12,

du liv. premier. Notes sur cet article, p. 313.
Motifs de ce nouvel arrangement, *ibid.* & liv.
3, tit. 4, art. 10, aux notes, p. 705.

Le Capitaine en est excepté. Observations à ce
sujet, *ibid.* liv. premier, tit. 12, art. 2, p. 313.

Privilege des loyers des matelots, liv. premier,
tit. 14, art. 16, au texte & aux notes, pag.
362 & 363, & liv. 3, tit. 4, art. 9 & 19, pag.
703 & 757.

Matelot qui déserte perd ses loyers, & autres
peines qu'il encourt, liv. 2, tit. 7, art. 3,
au texte & aux notes, p. 534 & suiv.

Les loyers alors sont confisqués au profit du
Roi, au préjudice de l'armateur, ce qui n'est
pas juste, *ibid.* aux notes, pag. 534 & suiv.

Règlement des loyers des matelots, déserteurs
aux Colonies, *ibid.* & suiv.

Les loyers des matelots étrangers qui décèdent
sur les navires François, sont exempts du
droit d'aubaine. Même tit. 7, art. 10, aux
notes, p. 556.

Les loyers des matelots contribuent au rachat
du navire & des marchandises, liv. 3, tit. 3,
art. 20, p. 665, & tit. 4, aussi art. 20, p.
752.

Mais il ne contribuent pas au jet, art. 11, tit.
8 ci-après, ni à aucunes autres avaries, tit.
4, art. 20, *ibid.*

Si les conditions de l'engagement des matelots
ne sont pas rédigées par écrit, ils en font crus
à leur serment, liv. 3, tit. 4, art. 1, au texte,
p. 675.

En quels cas seulement aujourd'hui leur serment
peut décider? *ibid.* aux notes, p. 676, & liv.
2, tit. 7, art. 4, p. 548.

Diverses sortes d'engagemens des matelots. Mé-
me tit. 4, art. 1, aux notes, p. 676.

C'est le rôle d'équipage ou l'usage qui décide
des conditions de l'engagement, & la preuve
par témoins d'une convention contraire n'est
pas recevable, *ibid.*

L'engagement à la part du fret a été pratiqué
de tout temps, *ibid.* & suiv.

Dans l'engagement pour la course, outre la part
dans les prises, il y a toujours des gages ou
avances, *ibid.*

Idem dans l'engagement à la part du profit de
la pêche, *ibid.*

Quels loyers & quel dédomagement sont dûs
aux matelots, le voyage étant rompu par le
fait des propriétaires, soit avant soit après le
départ du navire? Même tit. 4, art. 3, au
texte & aux notes, p. 686 & suiv.

Quid. Lorsque le voyage est rompu par inter-
diction de commerce? art. 4, p. 688.

Quid. Le navire étant simplement arrêté par
ordre souverain? art. 5, p. 690.

Distinction entre le matelot loué au voyage &
celui loué au mois, lorsque l'Arrêt se fait du-
rant le voyage. Même art. 5.

Si cette distinction est juste? *ibid.* aux notes,
p. 690.

Du sort des gens de l'équipage, lorsqu'il est or-
donné que les navires ne partiront que sous
l'escorte qu'ils sont obligés de venir prendre,
p. 691 & suiv.

De leur sort tout de même lorsque le voyage est
volontairement prolongé ou raccourci. Même
liv. 3, tit. 4, art. 6, au texte & aux notes,
p. 699.

Quid.

- Quid.* Dans tous ces cas, lorsque l'équipage est à la part du profit ou du fret, *ibid.* art. 7, p. 701.
- En cas de prise ou naufrage avec perte entière du navire & de son chargement, les matelots n'ont aucun loyer à prétendre, art. 8, *ibid.*
- Mais ils ne restituent pas leurs avances. Même art. Raison, aux notes, p. 701.
- Equité de cette double décision, *ibid.* aux notes, p. 702.
- Il est intéressant de faire dépendre le loyer des matelots de la conservation du navire & des marchandises, *ibid.*
- Ainsi l'idée de ceux qui prétendent que le fret de l'aller doit céder subsidiairement au paiement des gages de l'équipage, est fautive, *ibid.*
- Et d'autant plus qu'il n'est point de navire au retour qui ne fût au paiement de ces gages s'il arrive à bon port, *ibid.*
- Fausseté de leur opération, *ibid.*
- Unique exception que l'on pourroit admettre, *ibid.* p. 702.
- Les débris du navire & le fret des marchandises sauvées, sont affectés au paiement des loyers des matelots. Même liv. 3, tit. 4, art. 9, p. 703.
- Outre cela les matelots doivent être payés des journées par eux employées au sauvement. Même art. *ibid.*
- Cela s'entend après les frais de justice & de sauvement, aux notes, *ibid.*
- Distinction entre les matelots engagés au voyage ou au mois, & ceux engagés à la part du fret ou du profit, *ibid.*
- Opération diverse en conséquence, *ibid.*
- Les matelots qui ont travaillé au sauvement, seront payés de leurs journées avant toute répartition entre eux & ceux qui n'ont pas travaillé, *ibid.*
- Il résulte de là qu'il est libre aux matelots de ne pas travailler au sauvement. Raison de ceci, *ibid.* p. 704.
- Autre chose est du capitaine ou maître, *ibid.*
- S'il seroit juste de priver les matelots, qui n'auroient pas travaillé, du paiement de leur dû, sur les débris du navire & sur le fret, *ibid.*
- Du dédommagement dû au matelot congédié sans cause avant ou pendant le voyage. Même liv. 3, tit. 4, art. 10, au texte & aux notes, p. 705.
- Alors si le congé est donné par le maître seul, il ne peut porter le dédommagement en compte au propriétaire. Même art. 10, au texte, *ibid.*
- Limitation, aux notes, p. 707.
- De quelle manière se payent aujourd'hui les gages des matelots & autres gens de l'équipage. Même article 10, aux notes, p. 709, & *supra*, liv. 1, tit. 12, art. 2, p. 313.
- Précautions prises pour conserver les loyers des matelots à leurs familles, *ibid.* art. 10, p. 705 & suiv.
- On y a ajouté celle de déclarer nulles toutes les dettes qu'ils pourroient contracter sans l'aveu des Commissaires aux Classes, *ibid.* p. 712.
- Ce qui a été porté trop loin, *ibid.*
- Défenses aux capitaines ou maîtres de leur payer aucuns à comptres, *ibid.* p. 710.
- Et de leur payer leurs gages en cas de désarmement aux colonies, autrement qu'entre les mains des Commissaires, *ibid.* & p. 711.
- A quoi sont tenus alors les Commissaires, *ibid.*
- Le matelot blessé au service du navire, ou qui tombe malade durant le voyage, doit être payé de ses loyers & pansé aux dépens du navire. Même tit. 4, art. 11, au texte & aux notes, p. 721.
- Et s'il est blessé en combattant pour la défense du navire, il sera pansé aux dépens du navire & de la cargaison. Même article, *ibid.* Raisons de différence, aux notes, *ibid.* p. 721.
- Récompense des gens de mer estropiés ou qui ont vieilli au service de la marine. V. *Invalides*.
- Les gages ne sont pas moins dûs en entier au matelot laissé malade & qui n'a pu être embarqué pour achever le voyage. Même art. 11, aux notes, *in fine*, p. 744.
- Précautions prises pour la sûreté des gages en pareil cas, *ibid.*
- Si le matelot est blessé à terre, y étant descendu sans congé, il ne sera point payé aux dépens du navire ni des marchandises, art. 12, pag. p. 745.
- Et il pourra être congédié en lui payant seulement ses gages à proportion du temps qu'il aura servi. Même art. *ibid.*
- Quoique descendu à terre avec congé, il ne sera point pansé aux dépens du navire, s'il a été blessé autrement qu'au service du navire, *ibid.* aux notes.
- D'un autre côté, quoique blessé au service du navire, il ne sera pas pansé aux frais du navire, s'il est descendu à terre sans congé, *ibid.*
- Justice du paiement de ses gages à raison du temps de son service, s'il est congédié en ce cas, *ibid.*
- Les héritiers du matelot engagé par mois qui décèdera pendant le voyage, seront payés de ses loyers jusqu'au jour de son décès. Même liv. 3, tit. 4, art. 13, p. 746.
- Si le matelot est engagé au voyage, ses héritiers en auront la moitié, s'il meurt en allant, & le total, s'il meurt au retour, article 14, *ibid.*
- Et s'il navigeoit au fret ou à la part du profit, sa part entière passera à ses héritiers, le voyage étant commencé. Même art. *ibid.*
- Motifs de cette dernière décision, aux notes, *ibid.* & suiv.
- Dans tous ces cas on est fondé à déduire aux héritiers les frais de l'enterrement du matelot décédé, *ibid.*
- Si le matelot est tué en combattant pour la défense du navire, ses loyers seront gagnés en entier, comme s'il avoit servi tout le voyage, art. 15, p. 747.
- Justice de cette disposition, aux notes, *ibid.*
- En ce cas les loyers depuis la mort seront supportés comme avarie commune par le navire & la cargaison, *ibid.* & p. 748.
- Mais afin que les héritiers profitent des loyers dans tous ces cas, il faut que le navire arrive à bon port. Même art. 15, *ibid.* & aux notes.
- Et comme cela doit s'entendre, aux notes, *ibid.*
- Application de la décision à la part du matelot dans une prise, *ibid.* pag. 748. V. le tit. des prises, art. 33.

Matelot pris dans le navire, & fait esclave, ne peut rien prétendre pour son rachat. Même liv. 1, tit. 4, art. 16, au texte & aux notes, p. 748 & suiv.

Autre chose est, s'il est pris étant envoyé en mer ou à terre pour le service du navire, alors son rachat sera payé aux frais du navire outre ses loyers, art. 17, p. 749.

Et s'il est envoyé pour le service du navire & de la cargaison, il sera racheté aux dépens des deux. Même art. *ibid.*

Pourvu néanmoins que le navire arrive à bon port, *ibid.*

Et encore que le rachat n'excede pas 300 liv. *ibid.*

Développement de tout ceci, aux notes, *ibid.* & p. 750.

Ses gages alors lui sont dûs comme s'il eût fait tout le voyage, *ibid.*

C'est au capitaine à faire le Règlement de la somme destinée au rachat aussi-tôt l'arrivée du vaisseau, art. 18, p. 750.

Et les deniers doivent être déposés à cette fin entre les mains de l'Armateur qui sera tenu de les employer au rachat incessamment, à peine du quadruple. Même art. 18, *ibid.*

L'obligation du capitaine, en cette partie, est de droit étroit & rigoureux, aux notes, *ibid.*

En cas de négligence de la part, & ensuite de l'armateur, dépositaire des deniers, il seroit du devoir du Procureur du Roi de se pourvoir, *ibid.*

Difficulté proposée au sujet de la contribution au paiement de la rançon, *ibid.* p. 751.

On ne peut pas rendre raison, pourquoi le matelot doit être racheté aux dépens du navire & de la cargaison, tandis que si des marchandises sont prises avec lui, cela ne fera qu'une avarie simple, *ibid.* & suiv.

Le fret ayant été payé au maître, les matelots n'ont d'action pour leurs gages que contre lui, s'ils n'ont pas pris la précaution de saisir le fret entre les mains des marchands, art. 19, aux notes, p. 751 & suiv.

Les loyers des matelots ne contribuent à aucunes avaries, si ce n'est pour le rachat du navire, article 20, au texte & aux notes, p. 752.

M

Maître. V. Capitaine.

Dans l'usage, la qualité de maître semble réservée pour ceux qui commandent des navires au cabotage. Observ. sur le titre 1 du livre 2, p. 373.

Avaries que le maître peut demander, livre 1, tit. 12, art. 5, aux notes, p. 318.

Comment il se rend non-recevable à les demander, *ibid.*

Maître n'est pas recevable, après la délivrance des marchandises, à alléguer d'autres cas fortuits que ceux mentionnés dans son rapport, *ibid.* art. 7, p. 322.

En matière de saisie de navire, le débiteur n'ayant pas de domicile dans le ressort, le procès-verbal de saisie doit être signifié au maître, liv. 1, tit. 14, art. 3, p. 345.

Le maître du vaisseau saisi, n'est pas recevable à former opposition à fin de distraire ou de charge à ce sujet, art. 13, p. 358.

S'il lui est dû alors un dédommagement contre la saisie qui l'a voit préposé, *ibid.* aux notes & p. 359.

Lorsqu'il est congédié sans cause, ses dommages & intérêts lui sont dûs, *ibid.* & liv. 2, tit. 8, art. 4, aux notes, pag. 571 & suiv. & liv. 3, tit. 4, art. 10, aux notes, p. 705.

Pour être reçu maître au grand cabotage, il faut les mêmes conditions & formalités que pour être reçu capitaine; mais il en faut moins pour le petit cabotage, liv. 2, tit. 1, art. 1, aux notes, p. 373.

Quand & comment le maître peut fréter son bâtiment, le propriétaire présent ou absent, liv. 3, tit. 1, art. 1 & 2. V. *Affrètement, Charte-partie.*

Le chapeau du maître lui est acquis sans qu'il soit tenu d'en faire part au propriétaire ni aux gens de l'équipage, *ibid.* art. 3, aux notes, p. 623. *Vide fret.*

Le maître qui trouve sur son navire des marchandises qui ne lui ont pas été déclarées, peut les mettre à terre ou en prendre le fret au plus haut prix, livre 3, titre 3, art. 7, p. 647.

Maître tenu des dommages & intérêts du marchand, si, par son fait, le navire est arrêté ou retardé au lieu de la décharge ou pendant la route, art. 10, p. 650.

De même si son navire est jugé n'avoir pu faire le voyage, art. 12, p. 653.

Si sans son fait le navire a besoin d'être radoubé durant le voyage, & qu'il ne puisse être remis en état; savoir, si absolument il est obligé de louer un autre vaisseau. Notes sur l'art. 11, p. 651 & suiv.

Et supposé qu'il en loue un autre pour gagner son fret entier, ce doit être à ses frais, *ibid.*

Ce que peut & doit faire le maître lorsque le dénommé au connoissement ne veut pas recevoir les marchandises, art. 17, au texte & aux notes, p. 659 & suiv.

Du maître qui congédie son matelot sans cause valable, liv. 3, tit. 4, art. 10, au texte & aux notes, p. 705 & suiv.

Causes valables de congé, tant à l'égard des simples matelots que des officiers. Même art. 10 aux notes, p. 707 & suiv.

C'en est encore une si le matelot descend à terre sans permission, art. 12, au texte & aux notes, p. 745.

Mandat.

Mandat d'un négociant sur un autre, sujet aux mêmes formalités & règles que le mandat de toute autre personne, liv. 2, tit. 10, art. 3, p. 609.

Marchand Chargeur.

Après quel temps il est non-recevable à se plaindre du dommage arrivé à ses marchandises, liv. 1, tit. 12, art. 5, au texte & aux notes, p. 318.

Privilege du marchand chargeur en cas de vente par décret du navire, liv. 1, tit. 14, art. 16, p. 362.

Les marchandises du chargeur étant vendues pendant le voyage pour les besoins du navire, le propriétaire est tenu d'en payer le prix sur le pied que le reste sera vendu au lieu de la décharge du navire, livre 2, tit. 1, art. 19, p. 441 & suiv.

Quoique le navire vienne à périr dans la suite, le propriétaire ne doit pas moins payer, n'étant pas reçu en ce cas à déclarer qu'il abandonne le navire & le fret, *ibid.* & liv. 3, tit. 3, art. 14, aux notes, p. 655 & suiv.

Ces marchandises néanmoins ne doivent être payées qu'à la déduction du fret, *ibid.*

Le marchand chargeur doit faire voiturier à ses frais ses marchandises pour être embarquées dans le navire, liv. 2, tit. 7, art. 1, pag. 530.

Marchand chargeur doit retirer ses marchandises à ses frais, lorsque la charte-partie est résolue par interdiction de commerce, liv. 3, tit. 1, art. 7, p. 626.

Si le navire est simplement arrêté, il doit attendre que l'Arrêt soit levé, *ibid.* article 8, p. 627.

Permis à lui néanmoins de retirer ses marchandises aussi à ses frais, à condition de les recharger ou d'indemniser le maître, art. 9, p. 628.

Explication à ce sujet. Exception, *ibid.* aux notes.

Privilege du marchand chargeur en exécution de la charte-partie, *ibid.* art. 11, au texte & aux notes, p. 629 & suiv.

Il doit prendre ses marchandises au quai, & ce n'est que là que le maître est obligé de les livrer, livre 3, titre 2, art. 5, aux notes, p. 636.

Du marchand qui n'a pas chargé tout ce qu'il avoit promis de charger, tit. 3, art. 3, au texte & aux notes, p. 642. V. Fret.

De celui qui retire ses marchandises avant le départ du navire; il ne doit que moitié fret, art. 6, p. 646. V. Fret.

Autre chose est s'il les retire pendant le voyage; alors il payera le fret entier, si ce n'est par le fait du maître, art. 8, p. 648.

Du marchand qui ayant affrété pour l'aller & le retour, ne charge pas en retour, art. 9, au texte & aux notes, p. 649.

S'il est vrai que le marchand ne puisse pas abandonner, pour le fret, sa marchandise trop avariée. Même livre 3, titre 3, art. 25, aux notes, p. 667.

Marchandises prohibées ou de contrebande.

Transportées par mer, sont de la compétence de l'Amirauté, liv. 1, tit. 2, art. 10, pag. 144.

Cette compétence ancienne est toujours la même; mais il y a été fait quelque changement, *ibid.* & p. 136.

Les huissiers-visiteurs en droit & obligés de saisir, liv. 1, tit. 5, art. 5, p. 145.

Armes & munitions de guerre sont au rang des marchandises de contrebande, *ibid.* p. 192.

De même des marchandises prises sur les François, l'entrée dans le Royaume en est prohibée, *ibid.* & pag. 193. V. tom. 2. Verbo prises.

Marine.

Avant Louis XIV, la France n'avoit point proprement de Marine. Observ. sur le préambule, p. 1 & suiv.

Ce que c'étoit que notre marine ancienne, *ibid.*

Ce que ce Prince a fait pour former la marine, & la rendre toujours formidable dans le Royaume, *ibid.* & observ. sur le tit. 7 du liv. 2, p. 510 & suiv.

La marine Royale ne peut que gagner à l'augmentation du commerce maritime, *ibid.*

Combien il importe à la France d'avoir une Marine redoutable. Observ. sur le préambule, p. 5 & suiv.

Matelots. V. Loyers.

Définition du matelot. Observ. sur le tit. du liv. 2, p. 509.

Pour autoriser le cabaretier à fournir la nourriture aux matelots, il faut le consentement du maître, liv. 1, tit. 2, art. 2, p. 120, au texte, 126, aux notes, & liv. 1, tit. 12, art. 9, p. 324. V. Cabaretiers.

Les matelots sont privilégiés pour leurs loyers, & excepté quelques objets de créances, leur privilege est préférable à tout autre, liv. 1, tit. 14, art. 16, p. 362.

Pouvoir du maître pour engager & congédier les matelots, liv. 2, tit. 1, art. 5, au texte & aux notes, p. 675, 705 & suiv.

Peine du matelot qui s'engage à deux maîtres, liv. 2, tit. 1, art. 7, p. 392, aux notes.

Nul matelot ne doit être embarqué qu'il ne soit établi sur le rôle d'équipage. Même liv. 2, tit. 1, art. 16, aux notes, p. 402.

L'enrôlement des matelots & leur distribution par classes, est le plus sûr moyen de soutenir la marine. Observat. sur le tit. 7 du liv. 2, p. 509.

Cet enrôlement a commencé à la Rochelle & dans les Provinces de Poitou & Saintonge, *ibid.*

Il fallut du temps pour le rendre ailleurs aussi heureux, & pour le faire devenir général, *ibid.* p. 510.

Les privileges accordés aux matelots l'avancement, *ibid.*

Ces privileges nouvellement confirmés, *ibid.* Attention du gouvernement à empêcher les François d'aller s'établir chez les étrangers & à rappeler ceux qui y étoient, *ibid.* p. 511.

Invitation aux étrangers de prendre parti dans la marine de France, *ibid.*

L'effet de l'enrôlement des matelots est tel, qu'il n'y a que ceux qui y sont compris qui puissent s'engager en cette qualité, *ibid.*

Chacun doit être porteur de son bulletin & ne peut servir sur les vaisseaux marchands que

- pour le temps où il n'est pas en tout de service sur les vaisseaux du Roi. *ibid.*
- Matelot classé ne peut changer de condition & de demeure, sans l'avoir déclaré au Commissaire de son département. *ibid.*
- Ni s'engager pour servir hors de son département, sans congé de son Commissaire, *ibid.*
- Matelot ne peut s'engager dans les troupes de terre ou de marine, à peine des galères, *ibid.*
- Son obligation de servir à son tour sur les vaisseaux du Roi, subsiste même après qu'il est devenu officier, *ibid.* & p. 516.
- Comment l'officier peut être exempt de ce service, *ibid.*
- Des gens de mer qui se font recevoir officier, en vue précisément de s'exempter de servir sur les vaisseaux du Roi, *ibid.*
- Quels offices, relatifs à la marine, exemptent les gens de mer de ce service, *ibid.*
- En faveur de la pêche, les maîtres de barque qui ne font pas d'autre navigation, sont exempts de ce service, ayant un moufle, sauf le cas de nécessité, *ibid.* & suiv.
- Abus de la conduite que tiennent les Commissaires aux Classes, dans les ordres qu'ils expédient pour le service sur les vaisseaux du Roi, *ibid.*
- Matelot doit se rendre au navire pour l'équiper & y faire tout ce qui est nécessaire. Même liv. 2, tit. 7, art. 1, p. 530.
- Autrefois les matelots n'étoient point obligés de charger ni de décharger les marchandises sans une rétribution particulière, *ibid.* aux notes.
- Le matelot est tenu d'exécuter son engagement s'il n'a une excuse légitime, & ce que c'est, art. 2, aux notes, p. 502, & liv. 3, tit. 4, art. 1, p. 531.
- Quand finit son engagement & son service, *ibid.* liv. 2, tit. 7, art. 4, p. 548.
- Comment il peut obtenir son congé, art. 2, p. 531, *ibid.* & art. 3, p. 534.
- Police qui s'observe au sujet du matelot qui, descendu à terre, néglige de concourir au désarmement du navire, *ibid.* art. 2, p. 53.
- Conséquence à tirer de là contre l'armateur ou capitaine qui favoriseroit en cela le matelot, *ibid.*
- Peine du matelot qui quitte le maître sans congé avant ou pendant le voyage; art. 3, au texte & aux notes, p. 534 & suiv.
- Ses gages alors sont confisqués aujourd'hui au profit du Roi, & ce qu'il en faut penser, *ibid.* p. 535.
- Convention des matelots déserteurs avec d'autres capitaines déclarées nulles, sans l'aveu des Intendants & Commissaires de marine, *ibid.* p. 536.
- Précautions qui doivent être prises pour l'engagement des matelots aux colonies, *ibid.* & suiv.
- Quand & en quel temps le matelot peut quitter le maître sans danger. Même tit. 7, art. 4, au texte & aux notes, p. 548 & suiv.
- Peine du matelot qui quitte le navire sans congé, après qu'il est chargé. Même liv. 2, tit. 7, art. 5, au texte & aux notes, p. 549 & suiv.
- Dispositions des anciennes Ordonnances maritimes sur ce sujet, *ibid.*
- Règlemens particuliers aussi sur ce sujet pour les colonies, *ibid.* p. 550.
- Peine du matelot qui abandonne le navire en mer, *ibid.*
- Peine du matelot ou autre marinier qui touche aux vivres sans permission, art. 6, p. 552.
- Peine de mort pour celui qui fera perdre les vivres, fera faire eau au navire, excitera sédition, ou frappera le maître les armes à la main, art. 7, au texte & aux notes, p. 553.
- Du matelot qui frappe le maître sans avoir les armes à la main, *ibid.* aux notes, p. 554.
- Peine du matelot qui sera trouvé endormi étant de garde, & de celui qui, l'ayant vu, ne l'aura pas révélé au maître, art. 8, au texte & aux notes, p. 554.
- Peine du marinier qui refuse de combattre pour la défense du navire, art. 9, aussi au texte & aux notes, p. 555.
- Plus grande si c'est un navire armé en course, *ibid.*
- Défenses à quiconque de lever des matelots dans le Royaume pour servir les étrangers, & à tous François de s'y engager, art. 10, au texte & aux notes, p. 556 & suiv.
- Défenses en conséquence aux capitaines de congédier aucuns matelots aussi en pays étranger, & injonction à eux de se charger de ceux que les Consuls leur présenteront, *ibid.* pag. 557.
- Matelots étrangers, servant sur les navires François, sont exempts du droit d'aubaine. Même art. 10, p. 558.
- Ainsi ils peuvent tester, pendant le voyage, comme les regnicoles, *ibid.* secus des simples passagers, *ibid.*
- L'âge du matelot ne le dispense pas d'accomplir son engagement volontaire, liv. 3, tit. 4, art. premier, aux notes, p. 675.
- Comment il peut s'exempter du service sur les vaisseaux du Roi, *ibid.* p. 767.
- Sous le nom du matelot sont compris les officiers-mariniers & autres, même le capitaine lorsqu'il n'est pas mis en opposition avec eux, art. 2, 3, 4, 7, 9, 10 & 21, aux notes.
- Matelots ne peuvent prétendre d'autres gages ou loyers que ceux qui sont fixés par le rôle d'équipage. Même liv. 3, tit. 4, art. premier, aux notes, p. 675.
- Ne peuvent demander leurs journées lorsqu'ils sont payés de leurs gages en plein, *ibid.* art. 3, p. 686.
- Ne sont point obligés de travailler au sauvement en cas de naufrage, art. 9, aux notes, p. 703.
- Mais ceux qui y travaillent sont payés de leurs journées par préférence, *ibid.*
- Matelot peut être laissé à la première terre, s'il est atteint d'un mal contagieux. Même liv. 3, tit. 4, art. 11, aux notes, *in fine*, p. 721.
- Peut aussi être laissé s'il est malade, & précautions prises à cet égard pour la sûreté de ses gages, *ibid.* art. 11, aux notes, *in fine*, pag. 721. V. *Pansemens*, &c.

Métiers.

Dans les lieux où les métiers relatifs à la construction des navires, sont en maîtrise, c'est aux Juges de l'Amirauté à recevoir les maîtres,

liv. premier, tit. 2, art. 11, p. 151, & liv. 2, tit. 9, art. premier, p. 590.
 Exception en faveur des Jurats de Bordeaux, *ibid.* tit. 2, art. 11, p. 151.
 Exception aussi à la Rochelle à l'égard des Cordiers, *ibid.* & liv. 2, tit. 9, art. 1, p. 590.
 Mais quoique les Juges de l'Amirauté ne reçoivent pas les maîtres, ils n'ont pas moins droit de connoître des plaintes de la défectuosité de leurs ouvrages employés aux navires, *ibid.* & p. 151, & liv. 2, tit. 9, art. premier, p. 590.
 Dans les lieux où les charpentiers de navires sont en jurande, ils sont tenus de prendre des enfans dans les hôpitaux; mais comment & à quelles conditions. Même liv. 2, tit. 9, art. 4 & 5, p. 593.
 Raisons pourquoi les apprentifs sont obligés de servir une année de plus sans gages, *ibid.* article 5.
 L'apprentif qui quitte ou déserte, obligé de remplir le temps qu'il n'a pas travaillé; & ceux qui l'ont mis en apprentissage doivent en répondre, *ibid.* p. 594.
 Apprentifs dispensés de faire serment pour entrer en apprentissage, *ibid.* art. 6.
 Ne doivent payer aucun droit, & défenses aux maîtres d'exiger d'eux aucun festin. Même art. 6, *ibid.*

Meubles.

Tous navires sont meubles, liv. 2, tit. 10, art. premier, p. 601.
 Cependant ils peuvent être saisis, quoique non susceptibles d'hypothèque. V. *Hypothèque, Navires, Saisie*.
 Meubles n'ont suite, règle qui éteint même le privilège du fret, liv. 3, tit. 3, article 24, au texte & aux notes, p. 666.

Monopole.

La crainte des monopoles a fait défendre aux courtiers de mettre le prix aux marchandises, liv. premier, tit. 7, art. 15, p. 217.
 Il se fait d'étranges monopoles, par rapport aux eaux-de-vie, sur tout; ce qui ruine les propriétaires des vignobles, *ibid.* p. 218.
 On pourroit y remédier en partie, en défendant l'entrée des eaux-de-vie étrangères dans le Royaume, ou en les chargeant d'un droit considérable, *ibid.*

Mouffes.

Ce que c'est qu'un mouffe. Observ. sur le tit. 7 du liv. 2, p. 509. Son âge, *ibid.*
 Les mouffes doivent être pris par préférence dans les hôpitaux, liv. 2, tit. premier, article 6, p. 386.
 Atteinte qui a été donnée en cette partie à l'hôpital de la Rochelle, *ibid.* aux notes, p. 389 & suiv.
 Il faut un mouffe par dix hommes, art. 16, p. 410, & observ. sur le tit. 7, p. 573.
 Ce qui a lieu dans la navigation au cabotage comme au long cours, *ibid.*
 Dès que l'équipage est de deux hommes, il faut même un mouffe, *ibid.* p. 410 & 513.
 Mouffe après avoir servi un certain temps en

cette qualité, doit être employé pour matelot à l'âge de dix-huit ans. Observ. sur le tit. 7 du même liv. 2, p. 509.
 Les maîtres des bâtimens pêcheurs, & autres petits bâtimens, doivent aussi avoir un mouffe pour être dispensés de servir à leur tour sur les vaisseaux du Roi, *ibid.* pag. 516 & suiv.

N

Nantissement.

Privilege de celui qui, nanti de marchandises, fait des avances à l'occasion de ces marchandises, liv. 2, tit. 10, art. 3, pag. 605 & suiv.
 Preuve de ce nantissement en Hollande, *ibid.*

Navigation.

Ce que c'étoit que la navigation avant la découverte de la Bouffole. Observ. sur le tit. 8 du liv. premier, p. 219.
 C'est à la science de l'Hydrographie qu'elle doit ses progrès surprenans, *ibid.*
 Ce qui a été fait depuis Henri IV, pour l'augmentation de la navigation & du commerce de France. Observations sur le préambule, p. 3 & suiv.
 En faveur de la navigation, il n'est pas permis d'arrêter à bord un capitaine, ni autres marins, pour dettes civiles, autres que celles contractées à l'occasion du voyage, liv. 2, tit. premier, art. 14, au texte & aux notes, p. 399. V. *Capitaine*.
 La navigation à nos colonies n'a pas toujours été libre aux François. Observ. sur le préambule de l'Ordon. p. 12 & suiv. & liv. 2, tit. 1, art. 16, p. 402 & suiv. V. *Colonies*.
 Tout capitaine allant aux colonies, doit ramener le navire dans le lieu de l'armement, à l'effet de quoi l'armateur fait sa soumission au greffe, &c. Même liv. 2, tit. premier, art. 16, p. 403.
 Les dangers de la navigation rendent d'autant plus nécessaires aux navigateurs, les secours spirituels. Observat. sur le tit. 2 du liv. 2, p. 465.
 Passages d'auteurs pour engager les navigateurs à se mettre sous la protection de la providence, *ibid.*
 Il est défendu aux François des'engager au service des étrangers, sans permission du Roi, liv. 2, tit. 7, art. 10, p. 556.
 Cependant pour le bien de la navigation & du commerce, il est permis d'y aller apprendre les langues étrangères, à certaines conditions, *ibid.* aux notes.
 Pour le soutien de la navigation & du commerce maritime, il importe qu'il y ait divers intérêts dans les armemens des navires, liv. 2, tit. 8, art. 5, aux notes, p. 577, & art. 6, aussi aux notes, p. 584.
 On peut se servir des bâtimens étrangers comme des navires François, même pour la navigation de port en port; ce qui n'étoit pas autrefois, liv. 3, tit. premier, art. premier, p. 618.
 Il en est autrement en Angleterre depuis le

fameux acte de navigation inventé par Cromwell, *ibid.*
 Delà l'accroissement prodigieux du commerce & des forces maritimes des Anglois, *ibid.*
 En France on s'est contenté d'imposer un droit de fret par tonneau sur les bâtimens étrangers, *ibid.* p. 620. V. Fret du tonneau.

Navires.

Achetés ou construits dans les pays étrangers par les François. Formalités à ce sujet, liv. premier, tit. 10, art. 3, pag. 282 & suiv.
 Les navires sont meubles de leur nature, & comme tels ils sont affranchis du retrait & des droits seigneuriaux, liv. 2, tit. 10, art. premier, p. 601.
 Cependant ils peuvent être saisis & décrétés par autorité de justice, comme les immeubles, liv. premier, tit. 14, art. premier, pag. 340.
 Du reste, quand il s'agit de la distribution du prix, on leur rend leur qualité de meuble, de manière qu'après les créanciers privilégiés payés, le surplus se distribue sans égard à l'hypothèque. Observ. sur le même tit. 14 du liv. premier, *ibid.*

V. Décret, Formalités, Ordre, Saïsse.

Quoique les navires soient meubles, on ne peut pas les vendre & négocier néanmoins comme les autres meubles. Même tit. 14, art. premier, aux notes, p. 340 & 341, & liv. 2, tit. 10, art. 2, p. 602 & suiv.
 C'est-à-dire, que par une vente simplement volontaire, les dettes du vendeur ne sont pas purgées sans décret, &c. *ibid.* & même tit. 14, art. premier, p. 340.
 Une portion de navire étant saisie, ce que peuvent faire les autres intéressés dans le navire. Même tit. 14, art. 18 & 19, p. 369, & suiv.
 Le maître ne peut faire travailler au radoub du navire dans le lieu de la demeure des propriétaires, sans leur consentement, liv. 2, tit. premier, art. 17, p. 439. V. Capitaine.
 Associations de navires pour aller de conserve ou pour la pêche, art. 36, aux notes, pag. 461.
 Navire appelé, *Benedictum lignum*, dans l'écriture sainte, delà la cérémonie de bénir les vaisseaux. Observ. sur le tit. 2 du liv. 2, p. 465.
 Du chargement des marchandises dans le navire & de leur déchargement, liv. 2, tit. 7, art. premier, aux notes, p. 530.
 De l'arrimage des marchandises, *ibid.*
 Quiconque fait construire un navire ou l'achète dans un port du Royaume, doit en faire sa déclaration aux officiers de l'Amirauté, &c. liv. 2, tit. 8, art. premier, p. 563.
 Si le navire est construit ou acheté en pays étranger à ces formalités, il y en a encore d'autres à ajouter, *ibid.*
 C'est au plus grand nombre des propriétaires à décider de leur intérêt commun dans le navire; & comment s'entend ce plus grand nombre. Même liv. 2, titre 8, art. 5, au texte & aux notes, p. 575 & suiv.
 D'où il s'ensuit que chaque copropriétaire est

obligé de contribuer à l'équipement & armement du navire, *ibid.*
 Mais savoir s'il peut être forcé de même à le charger pour sa portion, & s'il sera privé de tout fret s'il ne le fait pas, *ibid.* pag. 575.
 Raisons pour & contre, *ibid.* & suiv.
 Résolution, p. 581.
 Sous prétexte qu'un navire est fait pour naviger, le plus petit nombre des intéressés peut-il faire naviger le navire malgré le plus grand nombre qui est d'avis contraire, *ibid.* pag. 581 & suiv.
 Navire commun ne peut être licité malgré l'un des copropriétaires. Même tit. 8, art. 6, p. 548. V. Licitation.
 Sous le nom de navire sont compris tous bâtimens de mer, même les chaloupes & esquifs. Observ. sur le tit. 10 du liv. 2, p. 601.
 Navires sont meubles, & comme tels ne sont sujets aux droits seigneuriaux. Exception pour quelques endroits. Même tit. 10, art. premier, au texte & aux notes, *ibid.* & suiv.
 Quoique meubles, ils ne sont pas réputés marchandises pour payer les droits imposés sur les marchandises, *ibid.*
 Ils ne sont pas non plus au rang des effets négociables, *ibid.* art. 3, p. 605 & suiv.
 Navire affecté, non hypothéqué, aux dettes du vendeur, jusqu'à ce qu'il ait fait un voyage aux risques de l'acquéreur, à moins qu'il n'ait été vendu par décret, art. 2, au texte & aux notes, p. 602. V. Vente des Navires.
 De la vente d'un navire sous seing-privé, quel peut être son effet. Même titre 10, article 3, pag. 605, où cet article est expliqué, pag. suiv.
 Navires doivent être jaugeés pour en connoître le port, art. 4, au texte & aux notes, pag. 612. V. Jauge.
 L'état des navires du port ne s'envoie plus au Ministre de la marine par les Officiers de l'Amirauté. Même tit. 10, art. 6, aux notes, p. 616.
 Maître qui declare son navire de plus grand port qu'il n'est, tenu des dommages & intérêts envers le marchand, liv. 3, tit. 3, art. 4 & 5, au texte & aux notes, p. 643 & suiv.

Negres.

Leur multiplication fait la richesse & la force de nos colonies, liv. 2, tit. premier, art. 16, p. 411.
 Leur état & leur discipline aux colonies. Renvoi, *ibid.*
 Précautions prises pour gêner l'introduction de ces negres dans le Royaume, *ibid.*
 Leur affranchissement rendu difficile, ce qui étoit différent autrefois, *ibid.*
 Ils ne deviennent pas libres par leur entrée dans le Royaume, *ibid.*
 Formalités à observer pour leur introduction dans le Royaume, *ibid.* & suiv.
 Il faut en faire déclaration au greffe de l'Amirauté, *ibid.*
 Temps que les negres peuvent être retenus en France par leurs maîtres, *ibid.*
 Faute d'observer les formalités & de renvoyer les negres aux colonies dans le temps fixé,

ils sont confisqués au profit du Roi. *ibid.*
p. 414.
Droits dûs pour l'introduction des negres aux colonies. Observ. sur le préambule. p. 19 & 20.

Noblesse.

Autrefois à Venise, pour se former à la navigation, les enfans des meilleures maisons, commençoient par être pages ou mousles. Observ. sur le tit. 7 du liv. 2, p. 509.
Le commerce maritime ne déroge point à la noblesse. Observ. sur le préambule, p. 14, ni le commerce de terre en gros. Observ. sur le tit. 8, liv. 2, pag. 561, & art. premier du même titre, p. 563.
Préjugé françois trop difficile à vaincre sur la comparabilité de la noblesse avec le commerce. Observ. sur ledit tit. 8, *ibid.*
Divers écrits récents sur cette matiere, p. 562.
C'est peut-être l'objet de la contrainte par corps qui est la principale raison de l'éloignement des nobles pour le commerce, art. premier du même tit. 8, *ibid.*
Moyen d'y remédier, *ibid.*

Nolis. V. Fret.

Notaires.

La pratique d'un Notaire lui appartient & à ses héritiers; cependant la sûreté publique exige que le dépôt en soit fait au greffe ordinaire, s'il n'y a un successeur nommé promptement qui s'en charge, liv. premier, tit. 4, art. 15, p. 184.
Il seroit à souhaiter que les Notaires couchassent sur un registre, tous les actes qu'ils reçoivent, excepté ceux qui sont de nature à être expédiés en brevet. Même liv. premier, tit. 9, art. 26, p. 269.
Défenses aux Notaires de recevoir des maîtres ou capitaines, leurs déclarations ou rapports d'arrivée, &c. on ne peut les faire valablement qu'au greffe de l'Amirauté, liv. premier, tit. 10, art. 4, p. 299.
En fait d'avaries, il en est plus régulier & plus sûr de recourir à l'autorité du Juge, qu'au ministère des Notaires, pour les constater. Même liv. premier, tit. 12, art. 6, aux notes, p. 320.

Novices.

Ce que c'est qu'un novice sur un vaisseau. Observat. sur le tit. 7 du liv. 2, p. 509. Son âge, *ibid.* & p. 513.
Il suffit au novice d'un an de navigation pour être reconnu matelot, p. 514.
A présent sur chaque navire, il faut que les novices fassent la cinquième partie de l'équipage, *ibid.*
Ce que doivent faire les armateurs & capitaines lorsqu'ils ne trouvent pas assez de novices à engager de gré à gré, *ibid.*
Le novice engagé volontairement, refusant d'exécuter son engagement, peut y être contraint comme le matelot, *ibid.* V. Matelot.
Un novice n'est pas engagé irrévocablement au service de la marine; après six mois de na-

vigation, il lui est permis d'y renoncer. *ibid.*
Mais les Commissaires de la marine ne savent que trop retenir les novices, ce qui empêche que leur nombre n'augmente, *ibid.*
Novice, après un an de navigation, ne peut plus être embarqué qu'en qualité de matelot, *ibid.* p. 514.

O

Officiers d'Amirauté.

Sont, en même-temps Officiers du Roi & de M. l'Amiral, liv. 1, tit. 1, art. 1 & 2, pag. 52 & suiv.
En cette dernière qualité M. l'Amiral peut leur donner les ordres, *ibid.* art. 1, p. 48 & 49.
L'Amiral nomme tous les Officiers d'Amirauté, *ibid.* art. 2, au texte, p. 52.
Autrefois il les installoit aussi, ce qui n'a plus lieu que dans les Sieges particuliers, *ibid.* aux notes.
Parce que les Officiers de l'Amirauté sont Officiers de l'Amiral, quoique royaux, il a droit de leur prescrire des regles & de fixer les limites de leur juridiction entr'eux, *ibid.*
Exemples, p. 53.
Officiers d'Amirauté doivent avoir des provisions du Roi, excepté aux colonies, où il suffit d'une commission du grand sceau, *ibid.* & art. 2, p. 53.
Ils peuvent faire des Réglemens de police, provisionnellement au nom & sous l'autorité de l'Amiral, liv. 1, tit. 1, art. 4, p. 67 & suiv.
Dans les lieux où l'entretien des feux, tonnes & balises ne regarde pas l'Amiral, les Officiers de l'Amirauté ne sont pas moins autorisés à y veiller, liv. premier, tit. premier, art. 4, *ibid.*
Quelle différence il y a entre les Officiers des Amirautés générales & ceux des Sieges particuliers, art. 10, p. 81.
Les Officiers de l'Amirauté sont Juges Royaux depuis 1554. Observ. sur le titre de la compétence, p. 112.
Ils ont droit d'évoquer les causes de leur compétence, avec défenses aux parties de plaider ailleurs que devant eux, liv. premier, tit. 2, art. prem. p. 113, & art. 15, p. 155.
Mais ils doivent s'abstenir de prononcer aucune amende en pareil cas, p. 156.
Ils ont aussi droit d'assister aux revues des habitans garde-côtes, & leur compétence à ce sujet, art. 9, p. 142. V. Tom. 2.
Ils sont les Inspecteurs nés de cette milice garde-côte, *ibid.* art. 9, *ibid.*
Pour être reçu Officier d'Amirauté, il faut être gradué & Avocat comme dans les autres Juridictions Royales, liv. 1, tit. 3, art. 1, au texte & aux notes, p. 159.
Dans les Amirautés générales, le Lieutenant doit être âgé de vingt-sept ans; aux autres Officiers & même aux Lieutenans des Sieges particuliers, l'âge de vingt-cinq ans suffit, *ibid.* & p. 160.
De l'Edit du mois de Mai 1711, qui a permis aux négocians d'exercer des charges de Conseiller dans les Amirautés, *ibid.*
Aux colonies il n'est nullement nécessaire d'être

gradué pour exercer les charges de l'Amirauté, p. 161 & art. 2, *ibid.*
 Les Officiers des Amirautés générales doivent se faire recevoir au Parlement; ceux des Sieges particuliers sont reçus à la Table de Marbre, *ibid.* art. 2, au texte, p. 161.
 Les Officiers des Tables de Marbre, ont leurs causes commises aux Requêtes du Palais; & ceux des autres Sieges, devant les Baillifs & Sénéchaux, art. 3, au texte, p. 162.
 Les Officiers de l'Amirauté précèdent tous autres Juges que les Juges Royaux ordinaires. Même art. 3, aux notes, p. 163.
 Sont réputés Officiers militaires, *ibid.* V. *Privilege.*
 Au défaut de l'Officier supérieur, celui qui le suit, le représente; ainsi du reste de degré en degré, sans que l'Officier supérieur puisse commettre quelqu'un à sa place. Même tit. 3, art. 4, au texte, p. 167, & aux notes, *ibid.*
 Il est défendu aux Officiers d'Amirauté de rien exiger ni recevoir des pêcheurs, &c. Même tit. 3, art. 9, p. 172.
 Comme aussi de prendre intérêt par eux ou par personnes interposées dans les droits dont la connoissance leur appartient, art. 10, pag. 173; ces défenses s'étendent plus loin. V. T. 2.
 S'ensuit-il de là qu'ils ne peuvent faire le commerce maritime, *ibid.*
 Les Officiers d'Amirauté sont sujets au droit annuel, & il se paye au Receveur de M. l'Amiral, liv. 1, tit. 6, art. 2, p. 196.
 Moyennant cela ces offices passent aux veuves & héritiers des Officiers, *ibid.*
 Où les Officiers de l'Amirauté peuvent tenir leurs audiences, lorsqu'ils n'ont point d'auditoire convenable, liv. 1, tit. 11, art. 3, aux notes, p. 310.
 Pouvoir des Officiers de l'Amirauté, sur les ouvriers des métiers relatifs à la navigation, que ces métiers soient en jurande ou non, liv. 2, tit. 9, art. 1, aux notes, pag. 590, & suiv.
 Ils n'envoient plus les états des vaisseaux au Ministre de la marine, mais à M. l'Amiral, liv. 2, tit. 10, art. 6, aux notes, pag. 616.
 Ne peuvent recevoir ni maîtres ni pilotes des sujets d'une autre Amirauté que la leur, à peine d'interdiction, liv. 2, tit. premier, art. premier, aux notes, p. 373.

Opposition.

De l'opposition à fin d'annuler, liv. 1, tit. 1, art. 7, p. 348, & art. 11, p. 355.
 Les oppositions, à fin de distraire, doivent être formées au greffe avant l'adjudication, après quoi elles sont converties en opposition pour deniers. Même art. 11, au texte & aux notes.
 En saisie & criées de navire, il n'y a point d'opposition à fin de charge à former, *ibid.* aux notes, p. 355.
 Ce qu'opere l'opposition à fin de distraire; son effet est autre que celui d'une pareille opposition formée en décret d'un immeuble, *ibid.* & p. 356.
 Les opposans à fin de distraire, sont tenus de bailler leurs moyens dans trois jours, & il y doit être répondu dans un pareil délai, article 12, p. 357.

Comme la maîtrise du vaisseau ne peut être saisie ni vendue, il n'y a pas non plus d'opposition à fin de distraire à former à ce sujet, art. 13, p. 358, au texte & aux notes.
 Les oppositions pour deniers ne sont plus reçues trois jours après l'adjudication, art. 14, p. 359 & suiv.
 Ressource des créanciers qui ont manqué de former leur opposition dans le temps, *ibid.* aux notes.
 Leur privilege alors est inutile, *ibid.*
 Exception en faveur du copropriétaire du navire, s'il n'a affaire qu'à des créanciers qui ont manqué comme lui de former opposition dans le temps, *ibid.*
 Les créanciers opposans pour deniers sont aussi tenus de donner leurs moyens dans trois jours de la sommation qui leur en sera faite, pour y être répondu dans un pareil délai, art. 15, p. 361.

Ordonnances.

Nos anciennes Ordonnances maritimes n'avoient pour objet que l'Amiral & sa juridiction. Observ. sur le préambule, p. 2 & 26.
 Notre Ordonnance de la marine est le chef-d'œuvre de la législation de Louis XIV, préface, & *ibid.* p. 25 & 26.
 En quoi cette Ordonnance l'emporte sur celles qui l'ont précédée, *ibid.*
 Difficultés qu'il a fallu vaincre pour la former, *ibid.* p. 26.
 Les changemens survenus depuis, n'en ont apporté aucun à son corps de doctrine, *ibid.* & préface.
 Ordonnance de 1629, liv. premier, tit. 8, art. premier, p. 220.

Ordre & distribution de deniers.

Ce qu'il faut faire pour parvenir à la distribution du prix du décret d'un navire, liv. premier, tit. 14, art. 15, p. 361.
 Les créanciers privilégiés sont les premiers colloqués. Ordre des privileges, art. 16, au texte & aux notes, p. 362 & suiv.
 Privileges qui passent avant celui des matelots pour leurs loyers, *ibid.* & suiv.
 Créances privilégiées qui marchent aussi-tôt après les loyers des matelots, *ibid.*
 Des prêteurs ou fournisseurs avant le départ du navire, *ibid.*
 Privilege du marchand chargeur, *ibid.* & suiv.
 Du vendeur, *ibid.* & art. 17, pag. 367 & suiv.
 Privilege des assureurs pour le paiement de la prime, *ibid.* art. 16, aux notes, p. 362 & suiv.
 S'il est subordonné à celui du prêteur à la grosse. Renvoi.
 Entre créanciers en même degré de privilege, la collocation se fait par concurrence, *ibid.*
 La collocation se fait du principal, intérêts & frais, *ibid.* in fine, p. 367.
 Si après tous les créanciers privilégiés colloqués, il reste des deniers, la distribution s'en fait entre les créanciers opposans seulement, *ibid.* p. 365, & art. 14, p. 359.
 Les créanciers hypothécaires n'ont aucun avantage sur les chirographaires, si ce n'est en pays où

où les meubles sont susceptibles d'hypothèque.
ibid. p. 361, & art. 15, p. 365.
 Question remarquable au sujet de ces mots : où
 l'adjudication aura été faite, *ibid.* pag. 365
 & suiv.
 Cas où les charpentiers & autres ouvriers n'ont
 pas de privilège sur le navire, art. 17, aux
 notes, p. 367.

Ouvriers.

Les charpentiers ou autres ouvriers qui ont tra-
 vaillé à la construction ou au radoub d'un
 navire, sont privilégiés pour leur paiement,
 liv. 1, tit. 14, art. 16, p. 362 & suiv.
 Mais ils ne doivent pas laisser prescrire leur dette,
 autrement malgré la reconnaissance du débi-
 teur, le privilège ne revivra pas, art. 17 aux
 notes, p. 368.
 Cas où le privilège ne peut être exercé sur le
 navire, *ibid.* p. 369.

P

Pacotille.

Ce que c'est. L'usage n'en est pas ancien, liv.
 3, tit. 4, art. 2, aux notes, p. 679.
 Si cet usage est avantageux ou nuisible au com-
 merce, *ibid.* & p. suiv.
 Abus qui en résultent contre les armateurs, *ibid.*
 Peut-être n'est-ce pas la même chose pour le
 commerce du Levant, *ibid.* p. 681.
 Jurisprudence particulière pour le contrat de
 pacotille, *ibid.* p. 682 & suiv.
 Conditions ordinaires de ce contrat, *ibid.* p. 683.
 Fraude qui se pratique communément à ce sujet
 de part ou d'autre, *ibid.*
 Le donneur à pacotille peut stipuler la faculté
 de faire assurer, & ce qui en résulte alors,
ibid. p. 683 & suiv.
 A quoi est tenu de droit le preneur à pacotille,
ibid.
 Si le capitaine ou autre marinier preneur à pa-
 cotille n'a pas de port permis, sur qui doit tom-
 ber le fret, ou autre dédommagement dû à
 l'armateur du navire, *ibid.* & p. 685. Distinc-
 tion.

Pares & Pêcheries.

Compétence de l'Amirauté à ce sujet, liv. 1,
 tit. 2, art. 5 & 6, p. 129 & 138.
 Même sur les pêcheries construites dans les ri-
 vières navigables, *ibid.* art. 6, au texte &
 aux notes, p. 138 & suiv.

Parères.

Parères inutiles pour la décision des questions
 de droit. Préface, *in fine*.

Passagers.

Tous passagers doivent être établis sur le rôle
 d'équipage, liv. 2, tit. 1, art. 16, aux notes,
 p. 402.
 Si le passager meurt dans la traversée, le fret
 pour son passage n'est pas moins dû en entier,
 liv. 3, tit. 3, art. 18, aux notes, pag. 662.
 Le droit de passage d'une femme enceinte,
 n'augmente pas à raison de l'enfant dont elle
 accouche, *ibid.*

Tom. II.

Passe-port.

C'est le Roi seul aujourd'hui qui accorde les
 passe-ports, l'Amiral qui les donnoit autrefois,
 n'y met plus que son attache, liv. 1, tit. 1,
 art. 3, p. 66.
 Le passe-port du Roi ne dispense pas de prendre
 le congé de l'Amiral, liv. 1, tit. 10, art. 1,
 p. 273.
 Autrefois il falloit un passe-port du Roi pour
 aller commercer dans nos colonies, *ibid.*
 Passe-ports que le Roi accorde aux ennemis en
 temps de guerre, *ibid.*

Patache.

Maîtres de pataches sont sujets, comme les au-
 tres, à prendre un congé de l'Amiral; mais ce
 n'est que tous les ans, liv. 1, tit. 10, art. 3,
 p. 284.

Patron.

La qualité de patron ne se donne aujourd'hui
 qu'à ceux qui commandent des barques, &
 autres petits bâtimens faisant le petit cabo-
 tage. Observ. sur le tit. 1 du liv. 2, p. 373.
 Les conditions requises pour être reçu patron au
 petit cabotage, ne sont pas les mêmes que
 celles qui s'observent pour la réception d'un
 capitaine. Même liv. 2, tit. premier, art. pre-
 mier, aux notes, p. 374 & suiv.
 Maître ou patron naviguant à profit commun,
 ne peut faire aucun négoce séparé pour son
 compte, à peine de confiscation au profit de
 ses associés. Même tit. premier, art. 28, pag.
 453. Explication, *ibid.* & p. suiv.

Pavillon.

Pavillon de l'Amiral, liv. premier, tit. premier,
 art. 7, au texte, p. 70.
 Pavillon François des navires marchands, *ibid.*
 aux notes.
 Pavillon des pataches, *ibid.* p. 71.
 Aux jours de Fête & de Dimanche, les vais-
 seaux du port doivent avoir leurs pavillons,
ibid.
 Et aux jours de réjouissance publique, ils doi-
 vent être pavoisés, *ibid.*

Paulette.

Créancier d'un pourvu d'office, peut payer pour
 lui la paulette; comment & ce qui en résulte,
 liv. premier, tit. 12, art. 3. p. 315.

Payement.

Comment se fait aujourd'hui le payement des
 loyers des matelots, liv. premier, tit. 12,
 art. 2, aux notes, p. 313.
 Dans le cas où le payement peut se faire hors
 la présence du Commissaire, le propriétaire
 ou le capitaine doit être cru à son serment,
 liv. 3, tit. 4, art. 1, aux notes, p. 675.

Peines. V. Crimes.

Peines qui peuvent être infligées dans un navire,
 liv. 2, tit. premier, art. 22, p. 447, & tit.
 7, art. 7, aux notes, p. 553 & suiv.

H h h h h

Perceurs de navires.

Les métiers de perceurs de navires, de charpentiers & de calfats, autrefois incompatibles, peuvent être exercés aujourd'hui par une même personne. Observ. sur le tit. 9 du liv. 2, & art. premier du même tit. p. 590 & suiv.

Pillage.

Compétence de l'Amirauté à cet égard, liv. 1, tit. 2, art. 10, p. 143, au texte. V. T. 2, *Prises*.

Pilotage. V. Hydrographie.

Pilote.

Deux sortes de pilotes, hauturier & côtier. Observ. sur le tit. 4 du liv. 2, p. 483.
Ce que doit savoir le pilote hauturier, *ibid.*
On n'exige pas tant du pilote côtier, *ibid.*
Les pilotes hauturiers ne sauroient être en trop grand nombre, *ibid.* p. 484.
Précautions prises pour les multiplier, *ibid.*
Conditions requises pour être reçu pilote au long cours, liv. 2, tit. 4, art. premier. p. 486.
Comment s'entend ces mots, plusieurs voyages, *ibid.*
La qualité de pilote n'est qu'un degré pour monter à la maîtrise, *ibid.*
On peut être reçu pilote & maître tout à la fois, *ibid.* p. 487.
L'examen du pilote ne diffère pas de celui du maître, *ibid.* p. 486.
La preuve des voyages de celui qui se présente pour être reçu pilote, se fait autrement que par la représentation de ses journaux, art. 2, aux notes, p. 488.
Le pilote commande à la route, & il doit se fournir de tout ce qui est nécessaire à son art, art. 3, p. 489.
Le droit qu'il a de commander à la route, est subordonné à celui du capitaine, & comment, *ibid.* aux notes, p. 490.
Le pilote n'a point d'inspection sur la cargaison, & ne commande point le navire dans l'absence du capitaine; c'est au contre-maître après les officiers supérieurs à lui, *ibid.*
Papiers journaux qu'il doit avoir, art. 4, pag. 490.
Au retour de chaque voyage, il doit remettre copie de son journal de route, au greffe de l'Amirauté, art. 5, p. 491.
Aujourd'hui c'est directement au Professeur d'Hydrographie qu'il les remet pour en faire l'examen, *ibid.* aux notes.
Le maître peut charger le pilote de tenir l'état des marchandises du bord, au défaut de l'écrivain, art. 6, *ibid.*
Le pilote, qui par ignorance ou négligence aura fait périr un navire, comment puni, art. 7, p. 492, & aux notes, *ibid.*
Si c'est méchamment, il sera puni de mort, *ibid.*
Défenses aux maîtres & capitaines de forcer les pilotes de passer en des lieux dangereux, art. 8, p. 493.
Peine de la désertion du pilote, liv. 2, tit. 6, art. 9, aux notes, p. 508.

Pilotins.

Règlement du Roi pour le port de la Rochelle, au sujet des pilotins. Observ. sur le tit. 4 du liv. 2, p. 483 & suiv.
Pilotins pour être employés sur la liste, doivent être munis d'un certificat du Professeur d'Hydrographie, *ibid.*
Ils doivent retourner dans les deux premières années, à la classe d'Hydrographie, durant le temps qu'ils ne sont pas à la mer, *ibid.* pag. 484.
Il est libre aux armateurs de choisir parmi eux, *ibid.*

Pirates, Pirateries.

Les Officiers d'Amirauté en connoissent, liv. premier, tit. 2, art. 10, p. 143.
Ceux qui navigent sans congé, peuvent être arrêtés comme pirates, liv. premier, tit. 10, art. premier, p. 273.
Mais pour cela seul, ils ne doivent pas être punis comme tels, *ibid.*

Police. V. Officiers d'Amirauté.

Les Officiers de l'Amirauté ont droit de faire des réglemens de police au nom de l'Amiral, pour être exécutés par provision, liv. premier, tit. premier, art. 4, p. 67 & suiv.
Les jours de Fête & de Dimanche les navires du port doivent avoir leurs pavillons & être pavoisés les jours de réjouissance publique, liv. premier, tit. premier, art. 7, p. 70.
La police des quais, ports, rades, &c. appartient à l'Amirauté, liv. premier, tit. 2, art. 5, 6 & 7, p. 129, 138 & 140.
Quoique les métiers de charpentiers, & autres ouvriers servant au radoub & à l'équipement des navires, ne soient pas en jurande, ils ne sont pas moins soumis à la Police & à la Jurisdiction de l'Amirauté, &c. liv. 2, tit. 9, art. premier, p. 590 & suiv.
Dela il s'ensuit que les Officiers de l'Amirauté ont droit de leur enjoindre de travailler au besoin, & de connoître des contestations nées à l'occasion de leur travail, *ibid.*

Port du Navire.

La jauge règle le port du navire dans sa totalité, liv. 2, tit. 10, art. 5, p. 614.
Le port d'un navire s'évalue par la jauge au nombre de tonneaux de marchandises, dont il peut être chargé, *ibid.*
Ainsi on dit: ce navire est du port de 50, 100, 200 tonneaux, pour désigner qu'il peut porter autant de tonneaux de marchandises, *ibid.*
Le tonneau de mer est de deux milliers de péfanteur ou de 42 pieds cubes, *ibid.* p. 615.
On met quatre barriques au tonneau, usage emprunté de l'ancienne navigation des Bordelois, parce que leurs barriques sont ordinairement de cinq cent pesant chacune, *ibid.*
Les 42 pieds cubes peuvent avoir été empruntés des Rochellois qui comptent 42 boisseaux de bled au tonneau, & dont le boisseau est exactement d'un pied cube, *ibid.*
Le tonneau de marchandises se règle par l'en-

combrement, en se réglant sur deux milliers en poids, ou sur 42 pieds cubes, *ibid.*
 Ce sont les arrimeurs qui règle cet encombrement des marchandises, liv. 2, tit. 7, art. premier, aux notes, p. 530.
 Maître, qui, affrétant son navire, le déclare d'un plus grand port qu'il n'est, tenu des dommages & intérêts, si l'erreux excède le quarantième, liv. 3, tit. 3, art. 4 & 5, au texte & aux notes, p. 643 & suiv.

Porte.

Cour Ottomane, pourquoi appelée la Porte, liv. premier, tit. 9, Observ. sur ce tit. p. 232.

Portée des Mariniers.

Ce que c'étoit autrefois, liv. 3, tit. 4, article premier, aux notes, p. 676, *in fine*.
 Ils n'ont plus de portée aujourd'hui, & s'ils chargent des marchandises, ils en doivent le fret, s'il n'y a convention contraire, art. 2, au texte & aux notes, p. 679.
 Alors, c'est ce qu'on appelle port permis, dont les capitaines & autres officiers, auxquels il est accordé, ne savent que trop abuser, *ibid.* & p. 680.
 Ce que les marins peuvent mettre dans leurs coffres, n'est pas dans le cas de cet art. 2, *ibid.* & p. 682.
 Le privilège du port permis est personnel, & si celui à qui il est accordé, n'en use pas, il n'a point d'indemnité à prétendre à ce sujet, *ibid.* p. 680. Exception si c'est par le fait du propriétaire, *ibid.*
 Ce privilège ne pouvant être cédé, il ne devoit pas être permis d'en user, en prenant des marchandises à pacotille, *ibid.*
 L'abus du port permis, a engagé les armateurs à le refuser; mais leurs précautions jusqu'ici ont été inutiles, *ibid.* & suiv.
 Il conviendrait de tenir la main à l'exécution de la clause, portant confiscation des marchandises chargées sans port permis, ou au-delà du port permis, *ibid.* p. 682. V. Pacotille.

Prescription.

Les maîtres & patrons ne peuvent prescrire le vaisseau contre les propriétaires qui les ont établis, liv. 1, tit. 12, art. 1, p. 312.
 En conséquence ils ne peuvent vendre le navire sans un pouvoir suffisant du propriétaire, liv. 2, tit. 1, art. 19, p. 441.
 Maîtres & patrons non-recevables à demander leur fret un an après le voyage fini, liv. premier, tit. 12, art. 2, p. 313.
 De même des officiers-mariniers & matelots par rapport à leurs gages ou loyers, *ibid.*
 Explication & restriction, *ibid.* & suiv.
 Conciliation de cet article avec le vingt-quatrième du titre du fret ou nolis, aux notes, *ibid.*
 Les marchands fournisseurs, ouvriers, &c. sont non-recevables aussi à demander leur paiement un an après la délivrance de leurs marchandises, ou après l'acceptation des ouvrages. Même liv. premier, tit. 12, art. 3, p. 315.
 L'action en délivrance des marchandises contre le maître ou capitaine, n'est plus recevable

un an après le voyage accompli, *ibid.* art. 4, au texte, p. 317.
 Rien de plus juste que cette fin de non-recevoir, aux notes, *ibid.*
 Toute demande pour cause d'abordage, doit être formée dans les vingt-quatre heures. Exception, même tit. 12, art. 8, p. 322 & suiv.
 Comment doit s'entendre l'impuissance d'agir dans les vingt-quatre heures, *ibid.*
 Toutes ces courtes prescriptions cessent s'il y a cédula, arrêté de compte, ou interpellation judiciaire, art. 10, p. 325.
 L'interpellation s'entend, au reste, d'une assignation, & il ne faut pas la laisser tomber en péremption, *ibid.*
 Par quel temps s'acquiert la péremption en pareil cas, *ibid.* & suiv.
 Comme toutes les courtes prescriptions doivent être accompagnées de bonne foi, le défendeur ne peut obtenir sa décharge qu'en affirmant, *ibid.*
 Mais il faut, pour déferer le serment, avoir droit d'agir; ce qui ne se rencontre pas dans le cabaretier qui a fourni aux matelots sans le consentement du maître, *ibid.* p. 326.
 La prescription n'aura pas lieu si le défendeur reconnoît la dette, mais le privilège ne reviendra pas pour cela, *ibid.* p. 326, & tit. 14, art. 17, p. 368, aux notes.
 Le Roi ni M. l'Amiral ne le prévalent jamais de la prescription au sujet du temps de la réclamation des effets des gens morts en mer, & des effets naufragés, *ibid.* livre premier, tit. 12, art. 10, p. 325.
 Acheteur de navire, comment purge ou prescrit les dettes de son vendeur, liv. 2, tit. 10, art. 2, p. 602 & suiv.
 Lui seul peut excepter de cette prescription, ainsi, s'il abandonne le navire, la prescription cesse. Explication, *ibid.* p. 604.
 Comment se perd le privilège du fret, liv. 3, tit. 3, art. 24, au texte & aux notes, p. 666 & suiv.

Prises.

Marchandises prises sur des François, ne peuvent être apportées & vendues dans le Royaume, liv. premier, tit. 5, art. 5, pag. 192.
 Exception, *ibid.* p. 299.
 Autre chose est des navires, *ibid.*

Prisons.

L'Amirauté n'ayant point de prisons, elle est en droit de se servir des prisons royales pour l'exercice de la justice criminelle, liv. premier, tit. 2, art. 10, p. 150 & suiv.
 Elle a droit aussi de déposer par provision ses prisonniers dans les prisons des Seigneurs, ou dans les châteaux & places fortes, *ibid.*

Privileges. V. Créances privilégiées.

Les Officiers des Tables de Marbre ont leur causes commises aux Requêtes du Palais, & ceux des autres Sieges d'Amirauté, devant les Baillifs & Sénéchaux, liv. premier, tit. 3, art. 3, au texte, p. 162.
 Ils ont tous la préférence sur les Juges subalternes & sur les Juges Royaux, autres que

H h h h h i j

les ordinaires, lesquels seuls ont droit de les précéder, *ibid.* aux notes, p. 163.
 Par l'Edit du mois de Mars 1711, ils avoient l'exemption de tutelle & des autres charges publiques; mais ces privilèges ne subsistent plus, *ibid.* aux notes.
 Les Officiers d'ancienne création, comme étant réputés Officiers Militaires, jouissent des exemptions attachées à tous les Offices Militaires, *ibid.* & p. 162 & suiv.
 En cette qualité, ils ne peuvent être imposés à l'ustensile, *ibid.*
 Ni être assujettis au logement des gens de guerre, *ibid.*
 Les droits établis dans les Justices Royales en général, ne regarde point la Jurisdiction de l'Amirauté, si les Edits n'en font une mention expresse, liv. premier, tit. premier, art. 2, p. 52, & tit. 3, art. 3, p. 162.
 Les huissiers & sergens d'Amirauté ont droit d'exploiter par tout le Royaume, liv. premier, tit. 5, art. premier, p. 186, aux notes.
 Le Receveur de M. l'Amiral jouit des privilèges accordés aux Receveurs des droits du Roi, par la raison que tous les droits de l'Amiral, sont droits royaux de leur nature. Observ. sur le tit. 6 du liv. premier, p. 195.
 Privilèges du Professeur d'Hydrographie, liv. premier, tit. 8, art. 7, p. 229.
 Privilège bien flatteur pour l'Amirauté de Marseille au sujet des contestations élevées entre un Consul & quelques Négocians du lieu du Consulat. Même liv. premier, tit. 9, art. 19, p. 263. V. Consuls.
 Et par rapport à l'inventaire que fait le Consul des effets des défunts, ou sauvés du naufrage, art. 22, p. 266.
 Ordre des créanciers privilégiés sur le prix des navires vendus par décret. Même liv. premier, tit. 14, art. 16 & 17, au texte & aux notes, p. 362 & suiv.
 Privilège du vendeur sur le prix du navire, *ibid.* p. 367.
 Privilège des matelots. Observ. sur le tit. 7 du liv. 2, p. 590.
 Privilège du prêteur à la grosse conservé nonobstant la cession des marchandises sur lesquelles il a prêté, liv. 2, tit. 10, art. 3, p. 605.
 Privilège de celui qui fait les avances sur des marchandises dont il est nanti, *ibid.* p. 606, ou pour un navire à son adresse, *ibid.* & suiv.
 Privilège du prêteur à la grosse, liv. 1, tit. 14, art. 16, au texte & aux notes, p. 362 & suiv.
 Privilège du fret. V. Fret. V. Loyers, &c.
 Entre différens prêteurs à la grosse, il n'y a point de préférence, sauf ceux qui auront prêté, durant le voyage, pour les nécessités du navire, *ibid.* p. 363, 366 & suiv.
 Du privilège du prêteur à la grosse en concours avec celui de l'assureur, *ibid.* p. 364.
 Quand le capitaine ou maître peut emprunter à la grosse sans le consentement des propriétaires, liv. 2, tit. premier, art. 17, 18 & 19, p. 439 & suiv.

Procureur de l'Amiral. V. Receveur.

L'Amiral a droit d'en avoir en chaque Amirauté, liv. 1, tit. 1, art. 12, au texte, p. 107.

Ces termes, Procureur ou Receveur, ne sont pas synonymes. Explication à ce sujet, *ibid.*
 On a prétendu mal-à-propos, autrefois, que l'Amiral ne pouvoit pas plaider par Procureur, *ibid.* & suiv.

Procureur du Roi.

De l'Amirauté peut revendiquer & faire évoquer les causes de la compétence de sa Jurisdiction, mais il ne doit pas faire prononcer d'amende en pareil cas, liv. premier, tit. 2, art. 15, p. 156 & suiv.
 Le Procureur du Roi de l'Amirauté fait les fonctions du Lieutenant à défaut des autres Officiers, titre 3, article 4, page 167, article 6, p. 169.
 Alors si le Procureur du Roi n'a point de Substitut, c'est à l'ancien Avocat de la Barre à faire ses fonctions, au préjudice du Procureur du Roi de la Jurisdiction ordinaire, *ibid.* art. 4, p. 197.
 Le Procureur du Roi de l'Amirauté, par rapport à la poursuite des crimes, doit en user comme tous les autres Procureurs du Roi, art. 5, p. 169.
 S'il prend des conclusions dans toutes les affaires d'Amirauté, art. 6, *ibid.* & suiv.
 S'il échoit d'appeler des gradués, il doit être préféré aux Avocats & Praticiens du lieu. Même art. au texte, p. 169.
 Même, cela ne doit s'entendre que des affaires où il n'a pas de conclusions à prendre, & par conséquent exclut les affaires criminelles, *ibid.* aux notes, & p. 170.
 Obligation du Procureur du Roi au sujet des appels qui lui seront signifiés, art. 7, au texte, *ibid.*
 Registres que doit tenir le Procureur du Roi, art. 8, p. 171.
 Assignations qui peuvent être données au Procureur du Roi. Même art. 8, *ibid.* & tit. 14, art. 3, p. 344 & suiv.

Propriétaires de Navires.

Ne sont pas tenus de payer les ouvriers lorsqu'ils ont fait marché avec un entrepreneur & que les ouvriers n'ont eu affaire qu'à lui, liv. 1, tit. 14, art. 17, aux notes, p. 369.
 Intéressés dans un navire saisi, lorsqu'il est prêt à faire voile, peuvent le faire naviger aux conditions portées par l'art. 18, *ibid.* p. 369 & suiv.
 Ils peuvent aussi faire assurer la portion du saisi, & prendre deniers à la grosse pour le paiement de la prime, art. 19, p. 171.
 Ce qu'il faut penser de ces deux articles, *ibid.* aux notes.
 Dans les lieux de la demeure des propriétaires, le maître ne peut, sans leur consentement, faire faire le radoub, acheter, ni emprunter sur le navire, liv. 2, tit. 1, art. 17, p. 439.
 Exception avec formalités, art. 18, *ibid.* & p. 440.
 Durant le voyage, le pouvoir du maître est plus grand, art. 19, au texte & aux notes, pag. 44 & suiv.
 S'il emprunte alors pour les besoins du navire, ou s'il vend des marchandises de quelques chargeurs, le propriétaire doit payer, sans

être reçu à abandonner le navire & le fret, *ibid.* aux notes, p. 443.

Hors ces cas, l'abandon est recevable pour se décharger de l'obligation de répondre des faits du maître, liv. 2, tit. 8, art. 2, pag. 568.

L'un des propriétaires du navire, armé en commun, ne peut embarquer des marchandises à l'insu de ses co-intéressés, & s'il le fait, il est dans le cas de la confiscation, liv. 2, tit. premier, art. 28, aux notes, p. 453, & liv. 3, tit. 4, art. 2, aux notes, p. 679, *in fine*.

Si le connoissement que le capitaine a signé pour un de ses parens, engage les propriétaires du navire, liv. 2, tit. 3, art. 7, p. 480 & suiv.

Les propriétaires des navires, gagnoient ci-devant les loyers des matelots déserteurs; cela est changé aujourd'hui, & ce qu'il en faut penser, livre 2, titre 7, article 3, aux notes, p. 534.

A cela près, néanmoins, il a été remédié aux défections, en faveur de ces propriétaires, *ibid.* & p. suiv. 535.

On peut être propriétaire de navire, y prendre part; en un mot, faire le commerce maritime, sans déroger à la noblesse, liv. 2, tit. 8, art. premier, p. 563 & suiv.

Tous sujets du Roi peuvent être propriétaires de navires, excepté les Ecclésiastiques, *ibid.* aux notes.

Par le droit Romain, les Sénateurs, Gouverneurs, &c. ne pouvoient avoir des navires, *ibid.* p. 564.

Propriétaire, armateur d'un navire, doit déclarer les parts qu'il y a & celles de ses co-intéressés qui ne peuvent être que François. Même tit. 8, art. premier, *ibid.*

Et faire enregistrer son acte de propriété, ou sa déclaration, au Greffe de l'Amirauté du lieu de l'armement, *ibid.*

De ceux qui font construire ou qui achètent des navires, soit dans le Royaume, soit en pays étranger. Formalités à ce sujet, *ibid.* & suiv.

Les propriétaires de navires sont responsables des faits du maître; mais ils seront quittes en abandonnant le navire & le fret, art. 2, pag. 568. Exceptions, *ibid.* p. 569.

L'abandon du navire & du fret, lorsqu'il est recevable, n'emporte pas, en même-temps, l'abandon des marchandises que le propriétaire y a chargé, *ibid.* & liv. 3, tit. premier, art. 11, p. 629.

Le propriétaire est bien garant des fautes de son capitaine, mais non des engagements qu'il n'a pas le pouvoir de contracter, *ibid.* liv. 2, tit. 8, art. 2, p. 568.

Si le navire appartient à plusieurs, tous sont tenus solidairement des faits du maître, *ibid.* p. 569.

Et le maître peut être poursuivi en même-temps avec eux par action solidaire, *ibid.*

Mais la condamnation n'est exécutoire que contre les propriétaires, si le maître n'a pas excédé son pouvoir. Même article 2, *ibid.* aux notes.

Quelle est la garantie du propriétaire ou armateur pour les prévarications du capitaine, en fait d'armement en course. Même tit. 8, art. 3, p. 570.

Tout propriétaire de navire peut congédier le

maître, quoiqu'il ait part dans le navire, en le remboursant s'il le requiert, art. 4, au texte & aux notes, p. 571 & suiv.

Il n'est point nécessaire pour cela qu'il y ait une cause légitime de congé, aux notes, *ibid.* p. 572 & suiv.

Mais il faut que les propriétaires qui congédient le maître, aient le plus grand intérêt dans le navire, *ibid.*

Il peut alors demander le remboursement de sa portion, mais il ne peut y être forcé, *ibid.*

A qui il est fondé à demander ce remboursement, lorsqu'il n'est pas congédié par tous, *ibid.*

De celui qui vend sa portion de mauvaise foi pour tromper les copropriétaires: question singulière de retrait en ce cas, *ibid.* & suiv.

Le congé étant donné au maître, sans cause légitime, il est en droit de prétendre des dommages & intérêts, *ibid.* & suiv. & liv. 3, tit. 4, art. 10, aux notes, p. 705.

L'avis du plus grand nombre des propriétaires décidera de leur intérêt commun dans le navire. Même liv. 2, tit. 8, art. 5, pag. 575 & suiv.

Comment s'entend le plus grand nombre, *ibid.*

En conséquence chaque propriétaire est tenu de fournir son contingent pour l'armement du navire, *ibid.* p. 576.

Mais savoir s'il est tenu de même d'y charger des marchandises, & si ne le faisant pas, il sera privé du fret des marchandises que les autres chargent. Raisons pour & contre, *ibid.* & suiv.

Résolution, p. 581.

Si le plus grand nombre est d'avis de laisser le navire sans naviger, le plus petit nombre peut-il faire faire un voyage au navire, *ibid.* p. 581 & suiv.

Copropriétaire de navire ne peut être forcé d'en souffrir la licitation. Même tit. 8, art. 6, p. 584. V. *Licitation*.

Dans le lieu de la demeure du propriétaire, le maître ne peut louer le navire sans son consentement, liv. 3, tit. premier, art. 2, au texte & aux notes, p. 621, V. *Affrètement*.

Le capitaine, & autres de l'équipage, ne peuvent charger des marchandises sans en payer le fret au propriétaire du navire, s'il n'y a convention contraire, liv. 3, tit. 4, art. 2, au texte & aux notes, p. 679 & suiv. V. *Patente, portée des marins*.

Et non-seulement le propriétaire peut prendre le fret de ces marchandises, mais même demander ses dommages & intérêts, *ibid.* p. 682.

Lorsqu'il y a plusieurs propriétaires, celui qui est chargé de l'armement, est censé avoir tout pouvoir des autres, il les représente tous. Même liv. 3, tit. 4, art. 10, aux notes, p. 708 & suiv.

Protestations.

En quel cas nécessaires & quand elles doivent être faites, liv. premier, tit. 12, art. 5, au texte & aux notes, p. 318 & suiv.

Elles doivent être faites par écrit, sans quoi il faut s'en rapporter au serment de la partie, *ibid.* & suiv.

Les protestations sont sans effet, si dans le mois elles ne sont suivies d'une demande en justice,

art. 6, au texte, p. 320.
Développement, aux notes, *ibid.*
Exception pour le cas du vice caché, *ibid.* & suiv.

Q

Quantité.

Jusqu'à quelle quantité le maître peut errer dans la déclaration du port de son navire, sans être tenu des dommages & intérêts envers l'affrèteur. liv. 3, tit. 3, art. 5, au texte & aux notes, p. 644.

Quai.

Maître de quai, c'est l'Amiral qui le nomme, comme aux autres emplois de l'Amirauté, liv. premier, tit. premier, art. 4, au texte & aux notes, p. 67 & suiv.
La police des ports & des quais appartient à l'Amirauté, liv. premier, tit. 2, art. 7, p. 140.
Comme le maître ou capitaine ne prend les marchandises qu'au quai, ce n'est aussi que là qu'il doit les rendre, liv. 2, tit. 7, art. premier, p. 530, & liv. 3, tit. 2, art. 5, p. 636.

Quirat, Quirataire.

On appelle quirataire, les portionnaires ou copropriétaires d'un navire, du mot *Quirat*, qui signifie portion, liv. 2, tit. 8, art. 5, p. 575.

R

Rachat.

De la contribution au rachat du navire & des marchandises, liv. 3, tit. 3, art. 20, au texte & aux notes, p. 663.
En quel cas le matelot fait esclave, doit être racheté aux dépens du navire & de la cargaison. Même liv. 3, tit. 4, art. 16 & 17, p. 748 & suiv.
Il ne peut prétendre pour sa rançon que la somme de 300 liv. Même art. 17, *ibid.*
C'est au maître ou capitaine à faire le recouvrement de la somme, aussitôt l'arrivée du navire, art. 18, p. 750.
Et à la déposer entre les mains de l'armateur qui doit l'employer incessamment au paiement de la rançon, à peine du quadruple. Même art. 18, au texte & aux notes, *ibid.* & suiv.
Les loyers des matelots contribuent au rachat du navire; mais ils ne contribuent à aucunes autres avaries, *ibid.* art. 20, p. 752.
Pour cette contribution au rachat. V. l'art. 20 du tit. précédent, p. 663.

Rades, Greves, Rivage de la mer.

Sont de la compétence de l'Amirauté, livre premier, titre 2, article 5, 7 & 10, p. 120, 140, 143.
Et cela jusqu'où le grand flot de Mars peut s'étendre. Notes sur l'art. 5, p. 129 & suiv.
V. tom. 2, liv. 4, tit. 7, art. premier,

Radoub.

Le capitaine ne peut, dans le lieu des propriétés du navire, faire travailler au radoub sans leur consentement, liv. 2, tit. premier, art. 17, p. 439.
Mais le radoub se faisant de leur aveu, c'est à lui à y veiller, liv. 2, tit. 9, art. 3, p. 592.
Pour le radoub du navire, on peut se servir d'ouvriers forains comme de ceux du lieu, art. 7, p. 595.

Rançons. V. Prises, tom. 2.

Le dixième en est dû à l'Amiral, comme des prises effectives, liv. 1, tit. 1, art. 9, p. 78.
Motifs des rançons, *ibid.*

Rapport ou Déclaration.

Ce que c'est, liv. premier, tit. 10. Observat. sur ce titre, p. 273.
Tout capitaine ou maître de bâtiment qui arrive dans un port, doit faire son rapport devant les Officiers de l'Amirauté dans vingt-quatre heures, art. 4, au texte, p. 299, & liv. 2, tit. premier, art. 16, p. 402.
Et cela quoiqu'il n'y soit que par relâche, *ibid.* art. 4, liv. 1, tit. 10, & art. 6, p. 299, 301.
Les capitaines des vaisseaux de la Compagnie des Indes, y sont sujets comme les autres, liv. premier, tit. premier, art. 9, p. 72, & tit. 10, art. premier, p. 273 & suiv.
Les petits rapports ordinaires peuvent être faits aux bureaux des commis-greffiers dans les ports obliques, liv. premier, tit. 6, art. 5, p. 198, & tit. 10, art. 5, p. 300.
Mais les grands rapports, & ceux où il est question d'avaries, ne peuvent se faire qu'au chef-lieu du greffe, *ibid.*
Dans le pays de Consulat, c'est devant le Consul que les maîtres ou capitaines doivent faire leurs rapports. Même liv. premier, tit. 9, art. 27, p. 270, tit. 10, art. 4, p. 299.
Et s'il n'y a ni Consul ni Vice-Consul, c'est devant le Magistrat du pays, *ibid.* aux notes, p. 271.
L'obligation imposée à tout maître ou capitaine, de faire son rapport au greffe, regarde les étrangers comme les Français. Même tit. 10, art. 4, p. 299.
Raisons de la loi en cette partie, *ibid.* & art. 5, p. 300 & suiv.
Dès que le navire a mouillé dans la rade, le maître est sujet à faire sa déclaration, comme s'il fût entré dans le port, *ibid.*
Ce que doit contenir le rapport, qui ne doit être reçu qu'après que le maître aura représenté son congé, article 5, au texte & aux notes, *ibid.*
Du cas où le maître déclareroit avoir perdu son congé, *ibid.*
Le rapport du maître ne fait foi que contre lui, lorsqu'il ne l'a pas fait attester, liv. premier, tit. 10, art. 8, p. 303.
Attesté par deux principaux de son équipage, il fait foi sans préjudice des autres preuves, art. 7, p. 302.

Explication aux notes, *ibid.* & art. 8, p. 303.
 Il ne peut être contraint de faire attester son rapport, *ibid.* art. 8, au texte & aux notes.
 Il n'est pas recevable à rien alléguer contre son rapport, attesté ou non, *ibid.* & tit. 12, art. 7, p. 322.
 Défenses aux maîtres de décharger aucunes marchandises avant d'avoir fait leur rapport, si ce n'est en péril imminent. Même tit. 10, art. 9, au texte, p. 304.
 Abus qui se commettent à ce sujet, *ibid.* aux notes.
 Ce que doit contenir le rapport du capitaine venant des colonies, & qu'elles pièces il doit remettre, liv. 2, tit. premier, art. 16, p. 410.

[Receveur de l'Amiral.

L'Amiral a droit d'en établir un en chaque Amirauté, liv. 1, tit. 1, art. 12, au texte, p. 107.
 Il y a des Receveurs aux colonies comme en France, *ibid.* aux notes.
 Les Officiers de l'Amirauté ne peuvent condamner par corps le Receveur de M. l'Amiral, *ibid.* p. 108, & tit. 6, art. 5, p. 199.
 Par la raison que tous les droits de l'Amiral, sont, de leur nature, royaux, son Receveur jouit des privilèges accordés aux Receveurs des droits royaux. Observ. sur le titre 6 du livre premier, p. 195.
 Le Receveur de l'Amiral est tenu de faire enregistrer sa commission au Greffe de l'Amirauté du lieu de son établissement, & d'y prêter serment. Même tit. 6, art. premier, *ibid.*
 Il doit avoir un registre paraphé pour l'enregistrement des congés, art. 2, p. 196.
 L'annuel des Officiers de l'Amirauté se paye entre les mains du Receveur de M. l'Amiral, *ibid.*
 Ses comptes ne passent point à la Chambre des Comptes, c'est M. l'Amiral qui les règle définitivement, *ibid.*
 Le Receveur doit être appelé à la Chambre des effets naufragés ou pris sur les ennemis, art. 3, p. 197.
 Et non seulement à l'inventaire, mais encore aux opérations qui s'ensuivent, *ibid.*
 Mais il n'a aucun droit d'assistance, *ibid.*
 Toutes les Requêtes auxquelles M. l'Amiral peut avoir intérêt, doivent être communiquées à son Receveur, art. 4, *ibid.*
 Le Receveur doit tenir son bureau ouvert chaque jour, depuis huit heures du matin jusqu'à onze, & depuis deux heures après-midi jusqu'à cinq, art. 5, p. 198.
 Il doit exprimer, au pied de chaque congé, ce qu'il reçoit pour les droits, à peine d'amende, *ibid.*
 On ne voit pas pourquoi cette amende est appliquée à l'Hôpital général, *ibid.*
 Pour la prompte expédition des navires, le Receveur général a dans les ports obliques des commis qui délivrent les congés & reçoivent les autres droits, *ibid.* p. 199 & suiv.
 Il n'y a que les congés pour les voyages de long cours, que ces commis ne délivrent pas, *ibid.*
 Dans ces mêmes ports obliques, il y a aussi des commis-greffiers pour recevoir les rapports des maîtres, autres, toutefois, que ceux d'a-

varie qu'il faut faire au Siège principal, *ibid.*
 Les commis du Receveur n'ont affaire qu'à lui pour la reddition de leurs comptes, *ibid.*
 Le Receveur est garant de leur recette, & c'est pour cela qu'il ne les nomme qu'à la charge de lui fournir caution jusqu'à une certaine somme, *ibid.*

Réclamation.

Le délai fixé pour la réclamation, n'est pas fatal à l'égard du Roi & de M. l'Amiral, liv. premier, tit. 12, art. 10, p. 327.
 Les parens des matelots étrangers, morts au service des navires François, peuvent réclamer leurs gages & effets comme étant exempts du droit d'aubaine, liv. 2, tit. 7, art. 10, p. 558.
 Du vendeur qui réclame les marchandises embarquées par son débiteur. V. Vendeur.

Recousse.

Ce que c'est que la recousse, liv. premier, tit. premier, art. 9, p. 78.
 Le dixième est dû à l'Amiral dans le tiers du droit de recousse, *ibid.*
 Le Roi ne se prévaut jamais de ce droit de recousse quand ses vaisseaux font la reprise, & alors M. l'Amiral est dans l'usage de faire aussi la remise de son dixième, *ibid.*

Registres.

Registres que doit tenir le Procureur du Roi, liv. premier, tit. 3, art. 8, p. 171.
 Ceux que le Greffier doit tenir, tit. 4, art. 6 & suiv. p. 178.
 Ceux du Receveur de M. l'Amiral, liv. premier, tit. 6, art. 2, au texte & aux notes, p. 196.
 Registres des interpretes & courtiers conducteurs des maîtres de navires. Même liv. premier, tit. 7, art. 8, p. 210.
 Registre du Chancelier du Consulat, & son usage, tit. 9, art. 26, au texte, p. 269.
 Registre que doit aussi tenir le Consul pour la recette des droits des Invalides, *ibid.* aux notes p. 270.

Relâche.

Quoiqu'un navire ne soit que de relâche, le maître est obligé de faire son rapport au greffe comme s'il étoit au lieu de sa destination, liv. premier, tit. 10, art. 4 & 6, p. 299 & 301.

Religion, Religioneux.

L'évasion des religionnaires, par mer, est de la compétence de l'Amirauté, liv. premier, tit. 2, art. 10, p. 150, & liv. 2, tit. 7, art. 10, aux notes, p. 557.
 Tous les interpretes jurés doivent être catholiques; mais on est forcé d'en prendre d'autre religion, liv. prem. tit. 7, art. prem. p. 205.
 De même par rapport aux courtiers conducteurs des maîtres de navires art. 7, p. 208.
 Tout capitaine ou maître de navire devoit être catholique, liv. 2, tit. 2, art. 2, p. 471.
 Mais depuis 1717, on exige plus pour leur

réception, la preuve de catholicité. Réflexion à ce sujet, *ibid.*
 Défenses aux pilotes lamenteurs de favoriser l'évasion des religionnaires, liv. 2, tit. 7, art. 10, aux notes, p. 557.

Renvoi.

Les causes de la compétence de l'Amirauté ne sont sujettes ni à renvoi ni à évocation sous quelque prétexte que ce soit, liv. premier, tit. 2, article premier, p. 113.
 Et quelque soumission que les parties aient faite de reconnoître une autre Jurisdiction, art. 2, au texte, p. 120, & aux notes, 126.

Retrait.

Les navires ne sont pas susceptibles de retrait, liv. 2, tit. 10, article premier, p. 601.
 Sorte de retrait néanmoins qu'on y pourroit admettre : cas singulier, liv. 2, tit. 8, art. 4, aux notes, p. 572.

Rivieres navigables.

La compétence de l'Amirauté, dans les rivières navigables, s'étend jusqu'où le flux se fait sentir, liv. premier, tit. 2, art. 5, p. 129.
 Elle s'étend aussi sur les chemins destinés le long des rivières, pour le halage des vaisseaux, art. 6, p. 138.

Rôle d'équipage.

Aucun congé ne peut être délivré sans rôle d'équipage, liv. premier, tit. 10, art. 3, p. 285.
 Même pour le petit cabotage, *ibid.* p. 288, & liv. 2, tit. premier, art. 16, p. 402.
 Pour la pêche journalière, V. T. 2, verbo *Congé*. Quel nombre d'étrangers peut entrer dans un rôle d'équipage François, *ibid.* liv. premier, tit. 10, art. 3, p. 285.
 Un double du rôle d'équipage doit être déposé au greffe de l'Amirauté par tout maître ou capitaine, sans quoi il ne seroit pas expédié, liv. 2, tit. prem. art. 10 & 16, p. 396 & 402.
 Ce que contient le rôle d'équipage, *ibid.* art. 16, p. 402.
 Nul matelot ne doit être embarqué qu'il ne soit établi sur le rôle d'équipage. Même art. 16, *ibid.*

De même des passagers, *ibid.*
 Défenses au capitaine de débarquer aucun matelot, & d'en prendre un autre à sa place, sans faire faire mention de ce changement sur le rôle d'équipage au bureau des Classes, *ibid.* & suiv.

De même en fait d'armement en course, *ibid.*
 Il est permis de faire entrer des étrangers dans les rôles d'équipages, jusqu'au tiers, liv. 2, tit. 7, art. 10, aux notes, p. 557. V. *Suprà*, liv. premier, tit. 10, art. 3, p. 285.
 Le rôle d'équipage doit faire mention du nombre d'étrangers qui y seront employés, *ibid.* p. 557.

Les officiers doivent être François, *ibid.*
 C'est le rôle d'équipage qui sert de règle pour la fixation des loyers des gens de mer, & il n'est pas permis d'alléguer aucune convention

contraire, liv. 3, tit. 4, art. premier, aux notes, p. 678.

Route.

Tout maître de navire doit faire son voyage en droiture sans faire fausse route, s'il n'y a nécessité, liv. 2, tit. 1, art. 24, p. 450 & suiv.
 Punition du capitaine qui fait fausse route frauduleusement, art. 35, au texte & aux notes, p. 459.

Royaume.

Défenses de sortir du Royaume sans permission du Roi, liv. 2, tit. 7, art. 10, pag. 556. V. *Religionnaires, Sujets du Roi*.
 On ne peut lever des matelots dans le Royaume sans permission aussi du Roi, *ibid.* liv. 2, tit. 7, art. 10, *ibid.* V. *Matelots*.

S

Saisies.

Tous navires sont susceptibles de saisie & de vente par décret, liv. premier, tit. 14, art. premier, p. 340.
 Pour la validité de cette saisie, il faut être fondé en acte authentique, emportant exécution parée, *ibid.* p. 341, aux notes.
 Elle doit être précédée d'un commandement, art. 2, au texte & aux notes, p. 142.
 Règles & formalités de cette saisie, *ibid.*
 Il faut saisir nommément la chaloupe avec le navire, sans quoi elle n'est pas comprise dans la saisie, *ibid.* aux notes, p. 344.
 Le procès-verbal de saisie doit être signifié au saisi; mais comment, art. 3, p. 341.
 Saisie des bâtimens de dix tonneaux & au-dessous, art. 9, & aux notes, p. 352.
 La maîtrise du vaisseau ne peut être saisie, art. 13, p. 358.
 Une portion de navire étant saisie réellement, ce que peuvent faire les copropriétaires de ce navire. Même tit. 14, art. 18 & 19, pag. 369 & suiv.
 On ne peut arrêter le capitaine ni autres marins à bord de leur navire, pour dettes civiles, autres que celles contractées pour le voyage, liv. 2, tit. premier, art. 14, au texte & aux notes, p. 399. V. *Capitaine*.
 Mais on le peut pour dettes procédant de crime, *ibid.* p. 400.
 On peut aussi saisir & arrêter leurs effets; mais quels, & à quelle condition, *ibid.* p. 401.
 Privilège de la saisie naturelle ou du nantissement, liv. 2, tit. 10, art. 3, p. 609 & suiv.

Sauf-conduit.

C'est le Roi seul aujourd'hui qui donne les sauf-conduits; M. l'Amiral qui les donnoit autrefois, n'y met plus que son attache, liv. premier, tit. premier, art. 3, p. 67.

Secrétaire général de la Marine.

M. l'Amiral nomme & institue le Secrétaire général de la Marine, liv. 1, tit. 1, art. 14, p. 110.
 Fonctions de cette charge, pour l'exercice de laquelle

laquelle, la commission de M. l'Amiral suffit, sans provisions du Roi, *ibid.*
 La voix délibérative lors du jugement des prises, a été rendue à ce Secrétaire en 1707, après avoir été suspendue depuis 1672, *ibid.* pag. 111. V. le tit. des prises, art. 21, aux notes.

Sédition.

Du matelot ou autre qui excite à la sédition dans le navire, liv. 2, tit. 7, art. 7, au texte & aux notes, p. 553.

Seigneurs.

Les Seigneurs ont souvent usurpé les droits d'Amirauté, liv. premier, tit. premier, p. 47, & art. 13, p. 108.
 Il leur a été fait en tout temps des défenses à ce sujet, de même qu'aux Gouverneurs, &c. & renouvelées par notre Ordonnance, elles ont enfin eu leur effet. Même art. 13, *ibid.* p. 109.

Serment.

Toute courte prescription devant être accompagnée de bonne foi, le défendeur ne peut obtenir sa décharge qu'en affirmant, liv. premier, tit. 12, art. 10, p. 325, aux notes.
 Serment déféré aux matelots sur les conditions de leur engagement, lorsqu'il n'est pas par écrit, liv. 3, tit. 4, art. 1, au texte, p. 675.
 Il est peu de cas aujourd'hui où ce serment puisse être admis, *ibid.* pag. 676, aux notes.
 V. liv. 2, tit. 7, art. 4, p. 548.
 C'est le rôle d'équipage ou l'usage qui en décide, *ibid.* liv. 3, tit. 4, art. premier, p. 678.
 De manière que toute convention alléguée au contraire, doit être prouvée par écrit, & la preuve par témoins ne seroit pas recevable, p. 676.
 S'il s'agit du paiement des loyers, c'est alors le serment du maître ou du propriétaire qui décide, dans le cas où ils ont pu être payés hors la présence du Commissaire, *ibid.* pag. 678.

Sergens. V. Huissiers.

Service.

Service des matelots tour à tour sur les vaisseaux du Roi. V. Commissaires & Matelots.
 Matelot engagé à un capitaine, doit le service au navire, liv. 2, tit. 7, art. premier, pag. 530, art. 2 & suiv. pag. 531 & suiv.
 Du matelot qui, descendu à terre, néglige de travailler comme les autres au désarmement du navire, art. 2, aux notes, p. 533.

Société. V. Association.

Un navire étant armé en société, si l'un des associés y charge des marchandises à l'insu des autres, il encourt la confiscation, liv. 2, tit. prem. art. 28, aux notes, p. 453 & suiv.
 De même le maître ou patron qui navige à profit commun, ne peut faire aucun négoce pour son compte particulier. Même art. 28, *ibid.* & comment cela s'entend
 Défenses à ce maître ou patron en société,
 Tom. I.

d'emprunter pour le voyage au-delà de ce qui y est nécessaire, à peine de privation de la maîtrise & de sa part au profit, art. 29, pag. 454 & suiv.

Association de navires pour aller de conserve, ou pour la pêche en commun, art. 36, aux notes, p. 461.

Associé dans un navire est tenu de fournir son contingent, pour l'équipement résolu par le plus grand nombre, sans pouvoir s'en défendre, liv. 2, tit. 8, art. 5, p. 575.

Mais savoir s'il est tenu de même de charger des marchandises dans le navire pour son contingent, & si ne le faisant pas, il sera privé de tout fret, *ibid.* p. 596 & suiv.

L'associé qui se sert de la chose commune, en doit les fruits ou les jouissances à ses associés, *ibid.* p. 577.

Le plus grand nombre des associés ne doit l'emporter qu'autant que dans l'acte d'association les choses n'aient pas été déjà réglées d'une autre manière, *ibid.* p. 583.

Utilité des associations pour l'armement des navires. Même titre 8, article 6, aux notes, p. 584.

Dela, l'exclusion de la licitation forcée. Même pour les petits bâtimens, *ibid.* V. Licitation.

Solde. V. Loyers des Matelots.

Demi-solde. V. Invalides.

Successions des gens qui meurent en mer.

Le capitaine doit en avoir soin & y veiller à la place de l'écrivain, liv. 2, tit. 3, art. 2, 5 & 9, p. 477 & suiv.
 Droit des héritiers sur les gages du matelot mort ou tué au service du navire, liv. 3, tit. 4, art. 13 & suiv. p. 746. V. Loyers des matelots. V. Tom. 2.

Sujets du Roi.

Il leur est défendu de sortir du Royaume & de passer au service d'une Puissance étrangère, sans permission, liv. 2, tit. 7, art. 10, p. 556.
 Cependant pour le bien de la navigation, il est permis d'y envoyer de jeunes gens à certaines conditions, pour apprendre les langues étrangères, *ibid.* aux notes.

T

Tableau.

Il doit y avoir dans le lieu le plus apparent du Greffe, le tableau des droits dûs pour chaque expédition, liv. prem. tit. 4, art. 14, p. 84.

Le Receveur doit avoir tout de même chez lui le tableau ou tarif des droits de congé, &c. tit. 6, art. 5, aux notes, p. 198.

Pour les autres droits qui se lèvent sur le public. V. Tom. 2.

Le tableau des droits de la Chancellerie, dans les pays de Consulat, doit être exposé tout de même dans le lieu le plus apparent du bureau de la Chancellerie. Même liv. premier, tit. 9, art. 17, p. 261.

Témoins.

Les gens de l'équipage sont admis témoins pour ou contre le capitaine, sans préjudice des autres preuves, liv. premier, tit. 10, art. 7, au texte & aux notes, pag. 302, & art. 8, p. 303.

Testamens.

Testament reçu par le Chancelier du Consulat, dans la forme prescrite, est réputé solennel, & est valable par-tout, liv. premier, tit. 9, art. 24, p. 267. V. *Chancelier*.

Le capitaine ou maître, comme subrogé à l'écrivain, a droit aujourd'hui de recevoir les testamens de ceux qui meurent en mer, liv. 2, tit. 3, art. 5, p. 479. V. Tom. 2, tit. des Testamens.

Matelots étrangers qui meurent au service des navires François, peuvent tester durant le voyage, comme étant exempts du droit d'aubaine, liv. 2, tit. 7, art. 10, p. 558, *secus* des passagers.

Tillac.

Défenses aux maîtres & patrons de décharger aucunes marchandises sur le tillac, à peine de répondre des événemens, liv. 2, tit. premier, art. 12, p. 397.

Exception pour la navigation de port en port à la Rochelle, *ibid.* aux notes.

Tonneau. V. Port du navire.

Le tonneau de mer est de deux milliers de pésaneur ou de quarante-deux pieds cubes, liv. 2, tit. 10, art. 5, au texte & aux notes, p. 615. D'où peut être venue cette double manière de régler le tonneau, *ibid.*

Il est un peu plus fort en quelque pays où il est appelé lest ou fait, *ibid.*

Fret du tonneau. V. Fret.

Tonnes & Balises.

Droit de l'Amiral par rapport aux tonnes & balises, liv. premier, tit. premier, art. 11, p. 96, au texte, & 97, aux notes.

Différence de ce droit & de celui des feux avec les autres de l'Amiral, *ibid.* & suiv.

Utilité des tonnes & balises, *ibid.*

Tradition.

Quelle tradition requise ou suffisante en cession ou transport de facture de marchandises, &c. dont la livraison effective ne peut se faire sur le champ, liv. 2, tit. 10, art. 3, pag. 606 & suiv.

La maxime, *simple transport ne saisit*, n'a pas lieu en ce cas, *ibid.*

La tradition réelle est nécessaire lorsque la livraison effective peut se faire, *ibid.* p. 609.

Sorte de tradition ou de nantissement en Hollande, *ibid.* p. 610.

Traduction. V. Interprete.

Dans les lieux où il y a des interpretes jurés, la traduction des pieces ne peut être faite que par eux, liv. prem. tit. 7, art. 2, p. 204. La traduction de l'interprete, même juré, ne fait foi qu'autant qu'elle a été ordonnée par le Juge, *ibid.* art. 4, p. 204 & suiv.

Transport ou Cession.

Une cargaison est un effet négociable & cessible, sans droit de suite de la part des créanciers du cédant, liv. 2. tit. 10, art. 3, aux notes, p. 606 & suiv.

La maxime, *simple transport ne saisit*, n'est pas applicable en ce cas, la tradition s'étant ensuivie de la manière qu'elle a pu se faire, *ibid.*

Il en est de même de ces cessions d'effets étant en mer, aux colonies, ou ailleurs en pays éloignés, *ibid.*

Et il n'est pas même nécessaire dans ces occasions de faire enregistrer la cession au Greffe de l'Amirauté, *ibid.* p. 607.

L'intérêt du commerce l'exige de la sorte, *ibid.* Tout cela s'entend s'il n'y a fraude; mais la fraude ne se présume pas de droit, même entre personnes proches. Arrêt à ce sujet, *ibid.*

Pourquoi une facture de marchandises ne seroit-elle pas aussi négociable que les lettres de change & les billets à ordre, *ibid.* & p. 608.

Quelle tradition requise ou suffisante dans ces occasions, *ibid.*

Exception en faveur du vendeur sans jour & sans terme, & du prêteur à la grosse sur les mêmes marchandises, *ibid.*

La tradition doit être effective, s'il s'agit de cession ou transport de marchandises dont la livraison puisse se faire par le cédant. Même art. 3, *ibid.* & p. 609.

Raisons de disparité, *ibid.*

Tout ceci n'a rien de commun avec un mandat donné à un négociant pour une somme à prendre sur une tierce personne, il faudroit alors suivre les regles ordinaires, *ibid.*

Le privilege du prêteur à la grosse conservé notwithstanding la cession ou transport des marchandises sur lesquelles il a prêté, liv. 2, tit. 10, art. 3, aux notes, p. 608.

Truchement. V. Interprete.

V

Vacances.

Il n'y a point de vacances dans les Amirautés, liv. premier, tit. 11, art. 3, p. 310.

Vaisseau. V. Navires.

Vendeur.

Son privilege sur le navire qu'il a vendu, liv.

premier, tit. 14, art. 17, p. 367. V. *Vente de navires.*

Le privilège du vendeur sans jour & sans terme, conservé nonobstant le transport de la chose par lui vendue, liv. 2, tit. 10, art. 3, aux notes, p. 608.

Le vendeur qui réclame sa marchandise embarquée par son débiteur, ne peut se dispenser du paiement du fret dû, liv. 3, tit. 3, art. 24, aux notes, p. 666.

Quid s'il n'est question que du dédommagement dû au maître dans les cas des art. 6 & 8, *ibid.* aux notes, p. 667.

Vente de Navires.

Privilege du vendeur sur le navire qu'il a vendu, liv. premier tit. 14, art. 17, p. 367.

Ses Créanciers exercent le même privilege en son lieu & place, *ibid.* aux notes, pag. 369.

Navire peut être vendu comme meuble, mais l'acheteur est exposé aux créanciers de son vendeur, jusqu'à ce qu'il ait fait faire un voyage au navire sous son nom & à ses risques, liv. 2, tit. 10, art. 2, p. 602 & suiv.

Les dettes du vendeur s'entendent aussi-bien des chirographaires que des hypothécaires & privilégiés, *ibid.*

Il seroit dangereux de regarder les navires comme des effets négociables, ainsi la condition imposée à l'acheteur est très-sage, *ibid.* p. 603.

Quelle est l'action des créanciers en ce cas contre l'acheteur, *ibid.* & p. 604.

L'acheteur ne purge pas de même le droit de propriété des copropriétaires du vendeur, *ibid.* & suiv.

Il n'y a que les créanciers qui se sont pourvus avant le voyage achevé, qui puissent inquiéter l'acheteur & demander leur paiement sur le prix, *ibid.*

Mais si l'acheteur inquiété, aime mieux abandonner le navire que d'en rapporter le prix, cet abandon tourne alors au profit de tous, sans égard à la prescription, *ibid.*

Raisons & confirmation par un exemple, *ibid.* Le voyage requis, comment doit-il s'entendre, *ibid.* & suiv.

La disposition de cet art. 2, s'étend aux petits navires comme aux autres, & aussi aux portions de navires, *ibid.* & art. 3, aux notes, p. 606.

Il est des pays où le propriétaire d'un navire ne peut le vendre qu'après un certain temps, ce qu'il en faut penser, *ibid.* p. 605.

La vente d'un vaisseau étant au voyage, ou faite sous seing privé, ne pourra préjudicier aux créanciers du vendeur. Même tit. 10 du liv. 2, art. 3, au texte, p. 605.

Discussion & examen des dispositions de cet article, aux notes, p. 606 & suiv.

Raisons qui justifient cet article par rapport à la vente d'un navire au voyage, *ibid.*

Mais il ne faut pas l'étendre à la vente de la cargaison en tout ou partie, *ibid.* & suiv.

Vente d'un navire sous seing privé, son effet. Même article 3, explication & redressement de l'art. p. 610 & suiv.

Vituailles.

Si les vituailles du vaisseau manquent, le maître peut prendre des vivres de ceux qui en ont, en leur payant le prix, liv. 2, tit. premier, art. 31, p. 456.

Défenses sont faites à tous capitaines de vendre ou divertir les vituailles du navire, à peine de punition corporelle, art. 32, au texte & aux notes, p. 457.

Cependant s'ils trouvent un navire en mer qui en ait un pressant besoin, ils pourront les en aider avec précaution, art. 33, *ibid.* & pag. 457.

Cette charité peut s'étendre même aux ennemis, *ibid.* aux notes.

Au retour du voyage le capitaine doit remettre au propriétaire ou armateur le reste des vituailles & munitions, art. 34, p. 548.

Mais ce n'est pas sous les mêmes peines, aux notes, *ibid.*

La distribution & conservation des vivres dont l'écrivain étoit chargé ci-devant, regarde aujourd'hui le capitaine, liv. 2, tit. 3, art. 4, p. 479.

Peine du matelot ou autre marinier qui dissipe ou fait perdre les vivres. Même liv. 2, tit. 7, art. 6 & 7, au texte & aux notes, p. 552 & suiv.

Vol.

Comment l'équipage supporte la perte des vols faits à bord, lorsqu'on ne connoît pas les coupables, liv. 2, tit. premier, art. 35, aux notes, p. 459 & suiv.

Equité de cette répartition, tant pour les Officiers que pour les matelots, *ibid.* p. 460.

Des vols des coupeaux, cloux, cordages, &c. par les charpentiers, calfats & autres, liv. 2, tit. 9, art. 7, aux notes, p. 596.

Chose volée, embarquée, ne peut être réclamée par le propriétaire, sans payer le fret dû, liv. 3, tit. 3, art. 24, aux notes, p. 666.

Autre chose est du dédommagement simple que le maître peut prétendre, *ibid.* p. 667.

Visite. V. Huissiers-Visiteurs.

Voyage.

Capitaine ou maître frété pour un voyage, est tenu de l'accomplir à peine de tous dépens, dommages & intérêts, liv. 2, tit. premier, art. 21, p. 446.

Est obligé de faire son voyage à droiture sans faire fausse route, art. 24, p. 450.

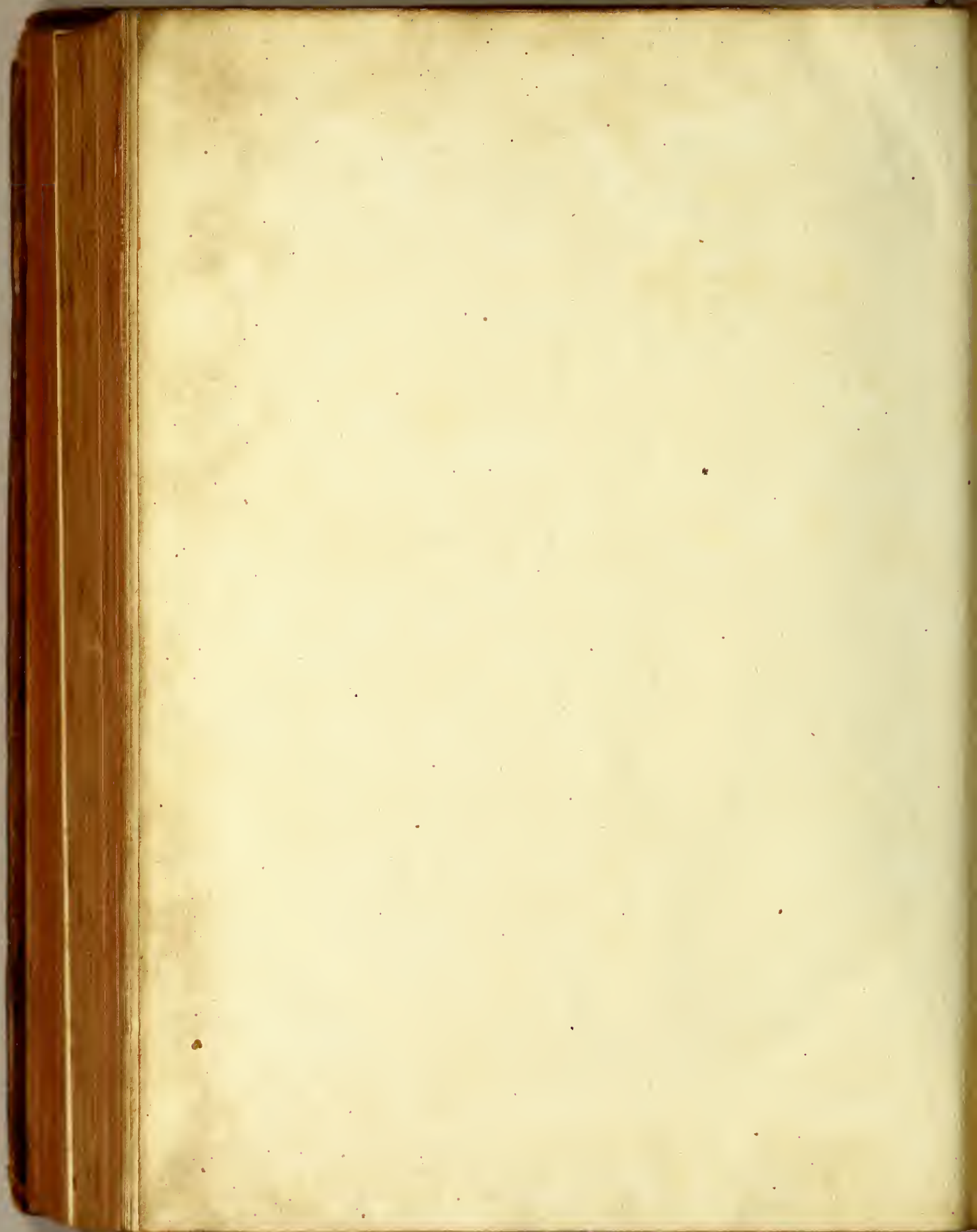
L'acquéreur d'un navire autrement que par décret, n'est à couvert des dettes du vendeur, qu'après avoir fait faire un voyage au navire, sous son nom & à ses risques, liv. 2, tit. 10, art. 2, p. 602 & suiv.

Comment le voyage doit s'entendre, *ibid.* pag. 605.

Du sort de l'équipage lorsque le voyage est rompu par le fait du propriétaire, soit avant, soit après le départ du navire, liv. 3, tit. 4, art. 3,

- au texte & aux notes, p. 686.
Quid si c'est par force majeure, art. 4 & 5, pag. 688, 690.
 La déclaration de guerre ne rompt pas le voyage entrepris au cabotage, si le navire n'étoit destiné pour le pays avec lequel la guerre survient. Même art. 4, aux notes, pag. 688 & suiv.
 Comment se compte le voyage, lorsqu'il est ordonné que les navires ne partiront que sous convoi & escorte, art. 5, aux notes, p. 693.
Quid dans tous les cas, lorsque l'équipage est à la part du profit ou du fret, *ibid.* art. 7, p. 700.
 Loyers du matelot congédié, ou déserteur, ou mort au service du navire. Différence lorsqu'il étoit engagé au voyage, &c. V. *Loyers des matelots.*

Fin de la Table des Matieres.



E766

V1737

1-S12E

V.1





